ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ | № 2(54)/2025

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

Издается с января 2016 г.

Актуальные вопросы правового регулирования использования беспилотного транспорта в железнодорожной отрасли

Ценность и безопасность жизни человека в контексте уголовно-правовой казуистики и здравого смысла (по материалам судебной практики в сфере транспорта)

Особенности судебных споров по искам о повреждении поверхности катания колесных пар

Терминология автономного транспорта

Обзор диссертационных исследований по тематике «Морское страхование»

Мировые практики правового регулирования отдельных аспектов использования транспортных средств индивидуальной мобильности в рамках реализации государственных стратегий устойчивой мобильности

Судебная транспортная экспертиза: современные проблемы и пути их решения

Обзор Международной научно-практической конференции «Обеспечение транспортной безопасности: современные тенденции и перспективы развития» (Юридический институт Российского университета транспорта, Москва, 4 апреля 2025 года)

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2025. № 2 (54)	The online scientific journal “Transport law and security” 2025. № 2 (54)
Дата размещения номера — 15 июля 2025 г.	The date of the issue is the 15th of July 2025.
Журнал издается с января 2016 г.	The journal has been published since January 2016.
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).	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).
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	The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015. The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994. Tel.: 8 (495) 681-90-19; Fax.: 8 (495) 684-2849; Email: albinadg@mail.ru.
Официальный сайт в сети Интернет: URL: http: // trans-safety.ru/	The official site in the Internet is URL: http: // trans-safety.ru/
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.	The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport” The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.
Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868. Периодичность: четыре раза в год.	The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868. The journal is issued 4 times a year.
Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).	The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Редакционный совет	Editorial Council
Нестеров Евгений Александрович — председатель редакционного совета, кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Nesterov Evgeny Aleksandrovich,** Chairman of the Editorial Council, Candidate of Law, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
Аль Али Насер Абдель Рахим — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**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)
Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, академик Петровской академии наук и искусств, полковник юстиции в отставке	**Bazhanov Stanislav Vasilievich,** Doctor of Law, professor, academician of the Peter’s Academy of Sciences and Arts (St. Petersburg), retired colonel of justice
Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета	**Belkin Anatoly Rafailovich**, Doctor of Law, professor at the Moscow Technological University (MIREA)
Боголюбов Сергей Александрович — доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий отделом экологического законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации	**Bogolyubov Sergey Aleksandrovich**, Doctor of Law, professor, honored scientist of the Russian Federation, head of the environmental legislation department at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
Васильев Федор Петрович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России	**Vasiliev Fedor Petrovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the research center of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
Гулин Виктор Борисович — заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта	**Gulin Viktor Borisovich**, deputy head of the Federal Service for transport supervision
Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор	**Dukhno Nikolay Alekseevich**, Doctor of Law, professor
Жаворонкова Наталья Григорьевна — доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации	**Zhavoronkova Nataliya Grigorievna**, Doctor of Law, professor, honored lawyer of the Russian Federation
Ирошников Денис Владимирович — доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой правового обеспечения национальной безопасности Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации	**Iroshnikov Denis Vladimirovich,** Doctor of Law, associate professor, head of the department of the law enforcement of national security of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration
Козин Михаил Николаевич — доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	**Kozin Mikhail Nikolaevich,** Doctor of Economic Sciences, professor, main researcher of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**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)
Минбалеев Алексей Владимирович — доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук	**Minbaleev Aleksey Vladimirovich**, Doctor of Law, associate professor, leading researcher of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences
Надер Ахмед Мандил — доктор юридических наук, профессор кафедры международного права юридического колледжа, Университет Тикрит, Ирак, Тикрит	**Nadher Ahmed Mandeel**, Doctor of Law, professor of International Law in College of Law, Tikrit University, Iraq, Tikrit
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	**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
Рейнгольд Валерий Артурович — доктор юридических наук, профессор, директор докторантуры «Юридическая наука» Балтийской международной академии (г. Рига, Латвия)	**Reingold Valery Arturovich**, Doctor of Law, professor, director of the Doctoral Study “Juridical science» at the Baltic International Academy (Riga, Latvia)
Тучкова Эльвира Галимовна — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры трудового права и права социального обеспечения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист РФ	**Tuchkova Elvira Galimovna**, Doctor of Law, honored lawyer of the Russian Federation, professor of the department of labor law and social security law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
Чеботарева Анна Александровна — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Chebotareva Anna Aleksandrovna**, Doctor of Law, associate professor, head of the department “Legal Support of Public Administration and Economics» of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
Эдвард Нашаат — доктор наук, профессор, Высший институт менеджмента и информатики им. Аль-Обура, Египет, Каир, город Обу	**Edward Nashaat**, Doctor of science, professor, Al-Obour High Institute of Management and Informatics, Egypt, Cairo, Obour City
Аль Вахшат Зиад Мохаммед — доктор права, декан юридического факультета Национального университета Аджлуна, Иордания	**Al Wahshat Ziad Mohammed —** Doctor of Law, dean of the Faculty of Law, Ajloun National University, Jordan
Арбия Хлали — доктор права, профессор факультета экономики, Университет Сфакса, Тунис	**Arbia Hlali —** Doctor of Law, professor of the Faculty of Economics, SFAX University, Tunisia

Редакционная коллегия	Editorial Board
Главный редактор — КОРЯКИН Виктор Михайлович, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)	**The editor-in-chief** is KORYAKIN Viktor Mikhailovich, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).
Ведущий редактор — ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна	**The executive editor** is GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna
Ответственный за сайт — ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич	**The programmer and designer of the Website** is FILIPPOV Dmitry Sergeevich
Выпускающий редактор — ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич	**The managing editor** is CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich
Английская версия — СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна	**The English version** is made by SKUYBEDINA Olga Nikolaevna
Дизайнер — КАСЯКИН Игорь Викторович	**The graphic designer** is KASYAKIN Igor Viktorovich

Содержание

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Глозман О. С., Лирник С. А.
Обоснование необходимости внесения в нормативные правовые акты изменений, касающихся требований к учету мест хранения автомобилей краткосрочной аренды (каршеринга) 12

Дорофеев И. Н., Прокудина А. А.
Актуальные вопросы правового регулирования использования беспилотного транспорта в железнодорожной отрасли 23

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Крылов И. С.
Иной транспорт общего пользования как место совершения преступления, предусмотренного пунктом «в» части 1 статьи 213 Уголовного кодекса Российской Федерации 32

Сафонов В. Н.
Ценность и безопасность жизни человека в контексте уголовно-правовой казуистики и здравого смысла (по материалам судебной практики в сфере транспорта) 47

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Семёнкин Д. Л., Исаев А. В., Семенова К. А.
Особенности судебных споров по искам о повреждении поверхности катания колесных пар 59

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Гирько С. И., Долгополов А. А.
Современные проблемы национальной безопасности Российской Федерации 74

Кавыршина В. А.
Экономическая безопасность в транспортной сфере 85

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Альбиков И. Р., Коврижных Е. Н.
Правовое регулирование использования искусственного интеллекта в системах обеспечения транспортной безопасности 98

Нестеров Е. А., Цветков В. Я.
Информационное транспортное право 105

МОРСКОЕ ПРАВО

Клюев В. В.
Терминология автономного транспорта 114

Минин Н. Е.
Обзор диссертационных исследований по тематике «Морское страхование» 125

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Василенко И. К.
О юридической терминологии в сфере обеспечения транспортной безопасности 132

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Мамина О. И., Никулина В. А.
Мировые практики правового регулирования отдельных аспектов использования транспортных средств индивидуальной мобильности в рамках реализации государственных стратегий устойчивой мобильности 141

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИЙ

Жаворонков В. А.
Судебная транспортная экспертиза: современные проблемы и пути их решения 151

Репьева А. М., Шиян В. И.
Обзор Международной научно-практической конференции «Обеспечение транспортной безопасности: современные тенденции и перспективы развития» (Юридический институт Российского университета транспорта, Москва, 4 апреля 2025 года) 165

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТА

Хорькова И. В.
Римское морское право (краткий исторический очерк) 175

РЕЦЕНЗИИ

Бегишев И. Р.
На перекрестке права и технологий: критическое осмысление правового регулирования интеллектуальных транспортных систем 185

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 192

Contents

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Glozman Olga S., Lirnik Sergey Al.
On the necessity to amend regulatory legal acts on the requirements for recording storage locations for short-term rental vehicles (car sharing)..... 12

Dorofeev Igor N., Prokudina Alina An.
Urgent legal regulation issues of the use of unmanned transport in the railway industry..... 23

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Krylov Iliya S.
Other public transport as a place of committing a crime, according to the paragraph "c' of Part 1 of Article 213 of the Criminal Code of the Russian Federation..... 32

Safonov Vladimir N.
The value and safety of human life in the context of criminal-legal casuistry and common sense (based on judicial practice in transport)..... 47

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Semenkin Denis L., Isaev Aleksandr V., Semenova Kristina An.
Peculiarities of litigation on claims for damaged rolling surface of wheel pairs..... 59

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Gir'ko Sergey Iv., Dolgopolov Aleksandr Al.
Current issues of national security of the Russian Federation..... 74

Kavyrshina Viktoriya Al.
Economic security in the transport sector..... 85

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Al'bikov Ildar R., Kovrizhnykh Evgeny N.
Legal regulation of the use of artificial intelligence in transport security systems..... 98

Nesterov Evgeny Al., Tsvetkov Viktor Ya.
Information transport law 105

MARITIME LAW

Klyuev Vitaly V.
Terminology of autonomous vehicle 114

Minin Nikita Ev.
Review of scientific research on the topic “Marine insurance” 125

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Vasilenko Igor K.
On legal terminology in the field of transport security enforcement 132

FOREIGN EXPERIENCE OF TRANSPORT LEGAL REGULATION

Mamina Oksana Iv., Nikulina Viktoriya An.
Global practices of legal regulation of some aspects of the use of individual mobility vehicles within the framework of the implementation of state strategies for sustainable mobility..... 141

CONFERENCE RESULTS

Zhavoronkov Vladimir Al.
Transport forensic examination: modern problems and solutions..... 151

Repieva Anna M., Shiyan Valentina Iv.
Review of the International Scientific and Practical Conference “Transport Security Enforcement: Current Trends and Prospects of Development” (Law Institute, Russian University of Transport, Moscow, April 4, 2025)..... 165

TRANSPORT HISTORY

Khor’kova Irina V.
Roman Maritime Law (a brief historical review) 175

REVIEWS

Begishev Ildar R.
At the Crossroads of Law and Technology: A Critical Approach
to Legal Regulation of Intelligent Transport Systems 185

Requirements for the materials submitted for publication
in the journal “Transport law and security” 192

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 12–22.
Transport law and security. 2025; (2(54)):12–22.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научная статья
УДК 347.453.6

Обоснование необходимости внесения в нормативные правовые акты изменений, касающихся требований к учету мест хранения автомобилей краткосрочной аренды (каршеринга)

Глозман Ольга Сергеевна,
кандидат технических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
советник Российской академии архитектуры и строительных наук,
Москва, Россия

Лирник Сергей Александрович,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В статье приводятся результаты научного исследования современного феномена совместного использования индивидуального автомобиля. В первой части приведен подробный исторический анализ подходов к определению количества мест хранения автотранспорта в нормативных правовых актах (сводах правил). Далее приводятся результаты анализа статистических данных, фиксирующих снижение автомобилизации в некоторых регионах России и выявляющих соотношение автомобилей индивидуальных владельцев и каршеринга. Обосновывается необходимость учета нового вида индивидуального транспорта общего пользования в транспортном праве. С целью получения количественных показателей использования автомобилей операторов каршеринга проведено два масштабных натурных исследования в рамках образовательной программы студентами высшей инженерной школы Российского университета транспорта. Исследования интенсивности движения и процент припаркованных автомобилей каршеринга на улицах города позволили сформировать основные принципы расчета требуемого количества мест хранения автомобилей краткосрочной аренды.

Ключевые слова: планировка транспортной инфраструктуры; хранение автотранспорта; каршеринг; расчет машино-мест; прогнозирование транспортного спроса.

Для цитирования: Глозман О. С., Лирник С. А. Обоснование необходимости внесения изменений в нормативные правовые акты требований к учету мест хранения автомобилей краткосрочной аренды (каршеринга) // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 11–22.

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Original article

On the necessity to amend regulatory legal acts on the requirements for recording storage locations for short-term rental vehicles (car sharing)

Olga S. Glozman,
Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Advisor to the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences,
Moscow, Russia

Sergey Al. Lirnik,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has presented the study results of the modern phenomenon of car sharing. The first part has provided a detailed historical analysis of approaches to determining the number of vehicle storage locations in regulatory legal acts (codes of practice). Then there have been given the results of the analysis of statistical data recording the decline in motorization in some regions of Russia and revealing the ratio of cars of individual owners and car sharing. There has been substantiated the necessity to take into account the new type of individual public transport in transport law. In order to obtain quantitative indicators of the use of carsharing, there have been conducted two large-scale field studies as part of an educational program by students at the Higher Engineering School of the Russian University of Transport. The studies of traffic intensity and the percentage of parked carsharing cars in the city streets made it possible to formulate the basic principles for calculating the required number of storage spaces for short-term rental cars.

Key words: transport infrastructure planning; vehicle storage; car sharing; parking space calculation; forecasting of transport demand.

For citation: Glozman O.S., Lirnik S.A. On the necessity to amend regulatory legal acts on the requirements for recording storage locations for short-term rental vehicles (car sharing) // Transport law and security. 2025; (2(54)):11–22.

© Глозман О. С., Лирник С. А., 2025

Более 30 лет в городах России остро стоит проблема хранения индивидуального автотранспорта. Социалисты ученые градостроители формируют подходы, разрабатывают методики и меняют нормативы градостроительного проектирования. В начале века преобладают научные тенденции обоснования увеличения количество машина-мест на территории городов, особая роль уделяется жилым территориям [1].

В обновленную в 2016 г. редакцию СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89* Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (утвержден приказом Минстроя России от 30 декабря 2016 г. № 1034/пр), разработанную при участии одного из авторов настоящей статьи, были заложены принципы, дифференцирующие расчетное количество машино-мест на жилых территориях по классу жилья и существенно увеличивающие нормативы предыдущей редакции. И если в обновленном документе нормы расчета приобъектных стоянок легковых автомобилей остались практически не измененными, то количество машино-мест для хранения легковых автомобилей в зонах жилой застройки существенно увеличились. В СНиП 2.07.01-89* в редакции до 2016 г. в пересчете на одного жителя необходимо было предусматривать 0,3 машина-

места, а с 2016 г. требуется уже от 0,4 до 0,9 в зависимости от уровня жилого фонда.

Наряду с тенденцией к увеличению площадей, занятых под хранение автотранспорта, в тот же период исследователи, показывая масштаб значительности вопроса, отмечают, что для системы автомобильных стоянок и гаражей в уже сложившейся капитальной застройке необходимы территории, превосходящие (в некоторых случаях больше чем в два раза) суммарную площадь проезжих частей всех имеющихся магистральных улиц и дорог современных городов [2].

На практике попытка обеспечить машино-местами стремительно растущий парк индивидуальных автомобилей превращает все свободные территории города в парковки. Реагируя на это, специалисты строительных профессией, архитекторы АО «ЦНИИПромзданий» так же, как и градостроители, подчеркивают, что проблема парковки и хранения личного автотранспорта в крупных городах является одной из самых актуальных, и ищут пути экономии городской земли за счет наиболее эффективных объемно-планировочных и конструктивных решений гаражей-стоянок [3].

Проводится все больше исследований о способах компактного хранения автотранспорта, популярной становится идея многоярусных механизированных автостоянок, новые идеи патентуются [патент № 2247815 С1]. Однако все исследования остаются в теории, реального опыта строительства механизированных стоянок немного. В Москве возведено буквально несколько объектов, самая известная около телецентра на ул. Академика Королева, 19Б, в настоящее время практически не используется.

Говоря о вопросах хранения автотранспорта, необходимо помнить о том, что несмотря на рост автомобилизации, в целом по стране автоматизировано менее 30% населения, а 70% вынуждены лавировать на подходе к дому между припаркованными на тротуарах чужими автомобилями. В современных городах ощущается усталость от парковок, популярными становятся «дворы без машин». Уже на этапе разработки документации по планировке территории предусматривают только пешеходные зоны между домами без возможности заехать на личном транспорте.

По многолетним наблюдениям и исследованиям городской мобильности ученые отмечают, что на индивидуальном транспорте совершается не менее 30% передвижений, если учитывать пешие передвижения, а если делить на транспорт общего пользования и индивидуальный, то соотношение может доходить до 50% на 50% [4]. Следовательно, значимость индивидуального транспорта нельзя недооценивать в нормативных документах и градостроительной документации.

Формируется тяжело преодолимая диспропорция между потребностями в перемещениях, комфортом индивидуального автомобиля, необходимостью освободить жилые районы от неподвижного автотранспорта и дороговизной и сложностью компактного многоуровневого, механизированного паркинга в климатических условиях почти всей территории России.

Последнее десятилетие государственная политика в области транспорта поменяла приоритеты и от мер, направленных на удовлетворение потребностей растущей мобилизации, перешла к управлению мобильностью. Первое десятилетие XXI в. во всех городах расширяли автомобильные дороги, в том числе за счет ликвидации трамвайных путей, и увеличивали норматив обеспечения парковочными местами. Приблизительно с 2010 г. сначала в Москве, а затем в Санкт-Петербурге и других городах России транспортная политика изменила приоритеты в сторону транспорта общего пользования. В документах транспортного планирования городов формируются подходы к снижению доли использования индивидуального автотранспорта.

Ученые Кубанского государственного технического университета построили модель распределения населения по способам перемещений, позволяющую провести оценку конкурентной способности общественного транспорта в городской среде [5]. Основываясь на данных своего исследования, ученые делают вывод, что для города в целом транспорт общего пользования выгоден, а для каждого отдельного горожанина индивидуальный транспорт остается удобнее и комфортнее за счет сокращения времени поездки и исключения ожидания.

Последние тенденции государственной транспортной политики направлены на то, чтобы мероприятия по развитию парковочного пространства рассматривать как один из инструментов управления мобильностью в рамках комплексного подхода к организации системы городского транспорта [распоряжение Минтранса России от 22 ноября 2022 г. № АК-292-Р «Об утверждении методических рекомендаций для субъектов Российской Федерации по определению необходимого количества парковок (парковочных мест) на территории муниципальных образований с учетом взаимосвязи с параметрами работы пассажирского транспорта общего пользования»].

Государство в интересах всех горожан настоятельно рекомендует при развитии транспортной инфраструктуры отдавать приоритет транспорту общего пользования, и в эту новую стратегию увеличение количества машино-мест вдогонку к растущей автомобилизации уже не вписывается.

В 2020 г. Минтранс России поддерживает Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию [https: // unece.org/ru/transport/publications/rukovodstvo-po-ustoychivoy-gorodskoy-mobilnosti-i-territorialnomu (дата обращения: 20 декабря 2024 г.)]. В документе индивидуальный автотранспорт рассматривается как источник загрязнений окружающей среды и причина высокой смертности в дорожно-транспортных происшествиях. Руководство содержит примеры осуществления практических мер по реализации транспортных проектов на муниципальном и региональном уровнях. Городским администрациям рекомендовано разрабатывать меры по ограничению владения и (или) возможности вождения одного автомобиля одним пользователем. В этом

контексте набирает популярность модель современного использования одного индивидуального автомобиля на условиях краткосрочной аренды. В России такую модель называют каршерингом (*car* — машина *sharing* — разделение (совместное использование)). В отличие от привычного проката автомобилей, когда оплата производится посуточно, в каршеринге действуют поминутные тарифы.

Широко распространилось мнение, что каршеринг для городских территорий более предпочтителен в сравнении с индивидуальным автомобилем, поскольку совместное использование более рационально. Автомобиль шеринговых компаний больше находится в движении и меньше на парковке, чем частный, и следовательно, мест для парковки требует меньше. Исходя из этого, Правительство Москвы поддерживает операторов каршеринга по двум направлениям: предоставление льготы на парковку и предоставление субсидии на покупку автомобилей в парке [https: // rosacademtrans.ru/carshering/ (дата обращения: 20 декабря 2024 г.)].

На жилых территориях с высокой плотностью населения машино-мест на общей открытой дворовой территории не хватает на всех автовладельцев, в многоэтажных жилых кварталах высокая конкуренция за место на парковке. Жители, и прежде всего автовладельцы, видят конкуренцию в автомобилях шеринговых компаний [6]. Для снятия социального напряжения застройщики сформировали запрос на расчет дополнительных машино-мест при разработке транспортного обслуживания в новых жилых комплексах.

Необходимость учета стремительно развивающегося рынка услуг каршеринга при планировании развития транспортной инфраструктуры городов в части хранения автотранспорта формирует актуальность настоящего исследования.

Первой задачей является исследование количества автомобилей каршеринга и их доли автомобилизации на примере Москвы. По данным официальной статистики, на конец 2023 г. в Москве было зарегистрировано 4,85 млн легковых автомобилей в собственности частных лиц. Численность населения 13149,8 тыс. человек [https: // 77.rosstat.gov.ru/folder/65047]. Статистические данные позволяют оценить уровень автомобилизации на конец 2023 г. в Москве в 278,4 индивидуальных автомобилей, зарегистрированных на частных лиц на 1000 жителей. Под автомобилизацией здесь и далее понимается количество автомобилей индивидуальных владельцев, приходящееся на тысячу жителей.

Единый транспортный портал правительства Москвы в 2023 г. публикует данные о том, что парк столичного каршеринга — самый большой в мире и насчитывает 34 тыс. доступных для аренды автомобилей [https: // transport.mos.ru/carsharing (дата обращения: 24 декабря 2024 г.)].

Парк компаний, предоставляющих автомобили в аренду в городах России, растет с каждым годам. Группа компаний Б1 в 2023 г. опубликовала результаты исследования, в которых приводятся прогнозы удвоения ав-

топарка в течение следующих пяти лет. Моделирование динамики роста каршеринга в Москве, выполненное специалистами Московского автодорожного института, так же подтверждает прогнозы о росте количества автомобилей [https: // b1.ru/analytics/b1-car-sharing-in-russia-survey/].

Анализ данных в рамках первой задачи исследования выявил, что к уровню автомобилизации автомобилей, зарегистрированных на частных лиц, автопарк каршеринга в Москве добавляет 10%. Строя прогнозы на перспективу, все специалисты сходятся в увеличении числа автомобилей шеринговых служб.

В связи с вышеизложенным встает вопрос, как учитывать автомобили каршеринга при расчете парковочных мест, — как дополнительную нагрузку в 10% или как частичное замещение. Поиск ответа на этот вопрос формирует следующую задачу исследования.

Второй задачей настоящего исследования определено изучение последней статистики автомобилизации России. Ввиду нетипичных экономических и политических условий 2023—2024 гг. исключены из исследования.

По результате анализа статистических данный 2012—2022 гг. выявлено, что в целом по стране автомобилизация каждый год незначительно растет и за 10 лет выросла на 70 единиц (рис. 1). Вместе с тем есть 22 субъекта, в которых автомобилизация снижается. На рис. 1 приведен анализ 15 субъектов РФ, в которых выявлено наиболее стабильное снижение количества индивидуальных автомобилей на 1000 жителей.

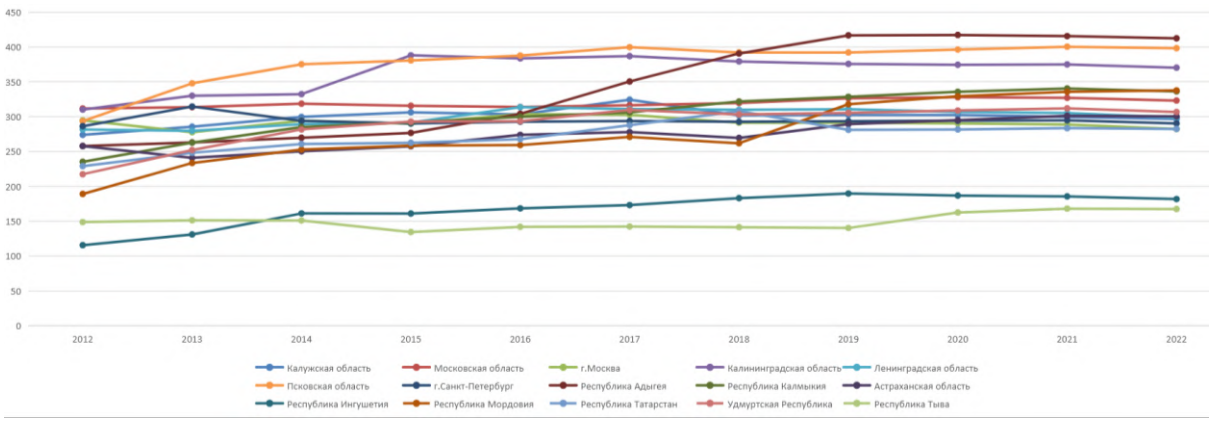


Рис. 1. **Диаграмма динамики автомобилизации за 10 лет**

Показатели снижения автомобилизации, как видно, не значительные, однако для исследования важна тенденция, начиная с 2018 и 2019 г. констатируется отрицательная динамика, очевидно, что усилия по управлению мобильностью приносят свои плоды.

Уровень автомобилизации снижается не во всех субъектах и не такими темпами, как растет количество машин каршеринга, следовательно, говорить о замещении индивидуальных автомобилей прокатными преждевременно.

В результате решения второй задачи определено, что автомобили каршеринга формируют дополнительную нагрузку на парковочное простран-

ство городских территорий. Следовательно, к расчету мест хранения автотранспорта необходимо добавлять места для парковки машин совместного использования.

Третья задача настоящего исследования направлена на поиск ответа на вопрос, в каком количестве учитывать автомобили каршеринга при планировании парковочных мест. Задача формулируется как изучение феномена совместного использования автомобилей на территории Москвы.

Изучение практического опыта использования автомобилей операторов каршеринга производилось путем сбора исходных данных методом натурных обследований с фото- и видеофиксацией и последующей камеральной обработкой информации. Обследования проводились студентами высшей инженерной школы РУТ (МИИТ) ручным (визуальным) способом. Исследования велись в пиковые периоды в течение одного часа утром, днем и вечером буднего дня на учетных пунктах, равномерно распределенных по территории города Москвы (рис. 2). Пиковые периоды в интенсивности транспортных потоков приняты: 8:00—9:00, 17:00—18:00. Будние дни недели — с понедельника по четверг.

Как видно на рис. 2, в утренний период интенсивность потока автомобилей каршеринга чаще выше вечерней. Существенной территориальной закономерности не выявлено, по всей территории города фиксируются примерно одинаковая интенсивность, однако на западе автомобилей немного больше.

При пересчете всего потока транспортных средств к приведенным единицам и выделения процента каршеринга при исследовании в пиковые часы выявлено 2—4% на всей территории города. Как правило, чем больше пропускная способность автодороги, тем выше интенсивность арендованных автомобилей. Интересно, что в центральной части города, на ул. Тверская, Садовое кольцо и других магистральных улицах центрального округа Москвы в дневные, непиковые часы доля автомашин каршеринга в общем потоке возрастает до 6—9%. При настоящем исследовании были проанализированы матрицы корреспонденций передвижения автомобилей служб каршеринга в пределах Москвы и выявлено, что только 25% поездок на каршеринге — это трудовая миграция, совершаемая в час пик, что подтверждает результаты натурных обследований, приведенные выше.

Ранее в исследовании мы определили, что доля автомашин каршеринга составляет 10% к парку индивидуального автотранспорта частных владельцев, из натурных исследований видно, что в потоке транспортных средств легковых автомобилей каршеринг в пиковые периоды по городу занимает менее 5%, это означает, что не все автомобили единовременно находятся в движении, а как минимум половина стоит на парковке.

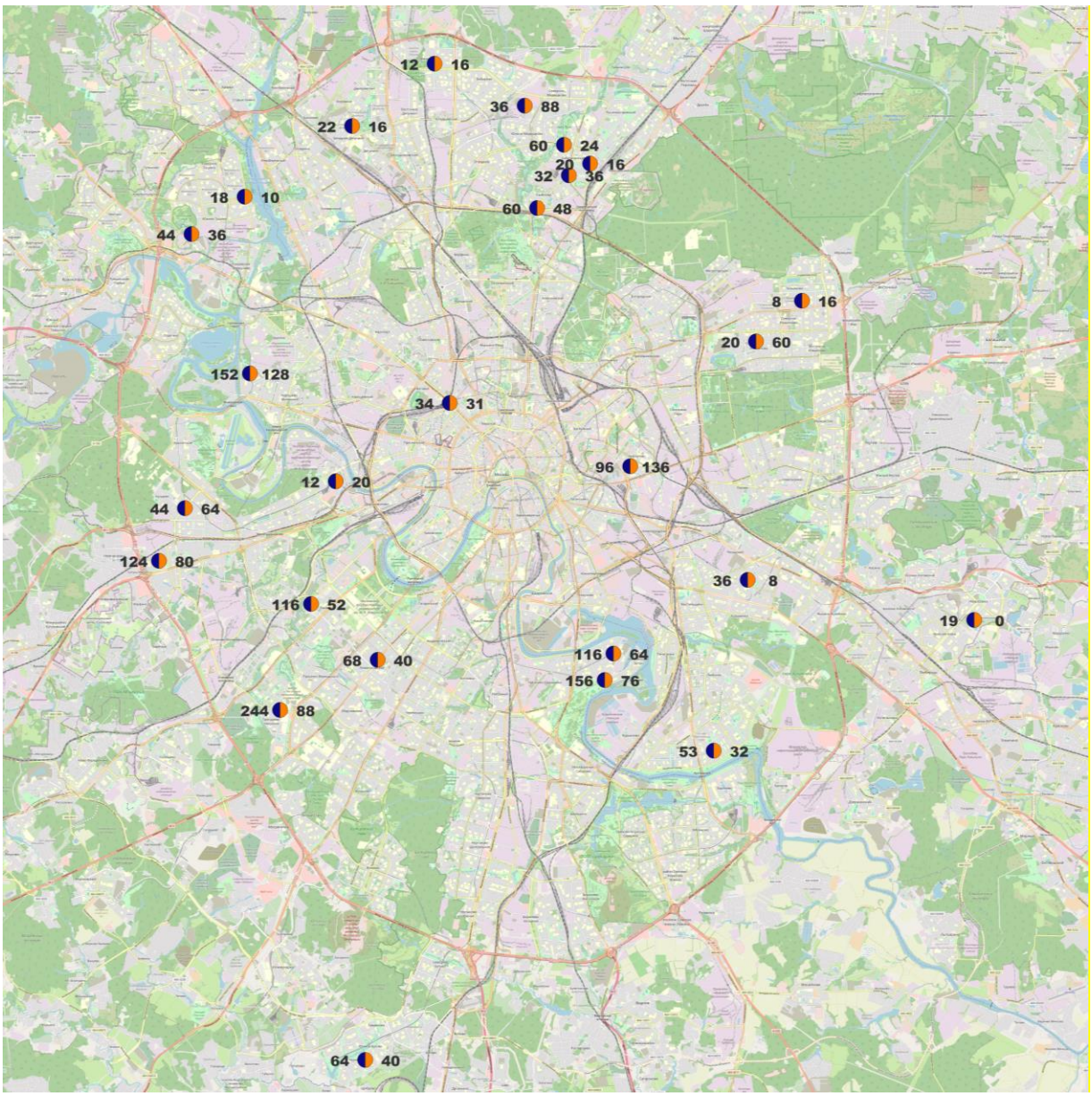


Рис. 2. **Результаты обследования интенсивности движения автомобилей каршеринга в пиковые часы**

Исследуя статистические данные Департамента транспорта города Москвы, выявлено, что 48% пользователей каршеринга имеют личную машину, но все равно пользуются сервисом. У остальных 52% пользователей нет личного автомобиля — кроме аренды машин они регулярно пользуются транспортом общего пользования. Эти данные дают основания утверждать, что для автомобилей каршеринга требуются дополнительные машино-места, поскольку половина пользователей уже разместила на парковке свой личный автомобиль и теперь еще приехала на арендованном.

Далее в исследовании выдвинута гипотеза, что высокая стоимость парковки в центральной части города Москвы стимулирует использование каршеринга вместо собственного автомобиля.

Постановлением Правительства Москвы от 17 мая 2013 г. № 289-ПП «Об организации платных городских парковок в городе Москве» закрепляет преференции на бесплатные парковки: физические лица, которым транспортные средства предоставлены в рамках услуги каршеринга.

Анализ статистических данных Департамента транспорта об использовании каршеринга в Москве выявил, что в течение суток более 50% поездок составляют внутренние перемещения в пределах одного округа, т.е. на относительно небольшие расстояния.

По данным исследования Яндекс Драйв, самый распространенный сценарий использования каршеринга — добраться до какого-нибудь транспортного узла. Так, почти половина пользователей Драйва хотя бы раз брали машину для поездок в аэропорт или на вокзал или из аэропорта домой. Почти 40% пользователей хотя бы раз арендовали машину для поездок куда-то, откуда невозможно вернуться на личном автомобиле, например в бары, рестораны или просто в гости.

В разных частях города было подсчитано количество автомобилей и дальнейшее сопоставление с ценовыми зонами паркинга.

Данное исследование приобретает большую актуальность с учетом последних тенденций к снижению количества машино-мест, например, в 2022 г. Минтранс России выпускает распоряжение «Об утверждении методических рекомендаций для субъектов Российской Федерации по определению необходимого количества парковок (парковочных мест) на территории муниципальных образований с учетом взаимосвязи с параметрами работы пассажирского транспорта общего пользования». В свете подобных тенденций может представляться, что автомобили шеринговых операторов призваны сократить количество неподвижного автотранспорта и, следовательно, мест парковки.

На каждой парковке индивидуальный автомобиль находится в течение более длительного периода. Порядка 21 часа автомобиль проводит без движения, около 8 часов автомобиль припаркован около работы владельца и еще дольше у места жительства, припаркованный каршеринговый автомобиль, который могут сразу же арендовать другие лица после того, как первый клиент завершит свою поездку, находится на этой парковке в несколько раз меньше времени.

В результате исследования статистических данных и камеральной обработки двух масштабных натурных исследований выявлены основные закономерности, позволяющие формировать методические подходы к расчету необходимых машино-мест для автомобилей каршеринга для учета в нормативных правовых актах. На примере Москвы выявлено, каждый автомобиль совершает в день пять поездок и, следовательно, меньше, чем индивидуальные находится на парковке. Но при этом только половина автомобилей находится в движении единовременно. Процент парковочных мест, занятых автомобилями каршеринга, зависит от цены на парковку, при максимальной цене в 600 руб. в час показатель достигает 90%, тогда

как на жилых территориях с бесплатным паркингом во дворах не зафиксировано более 5% автомобилей каршеринга от общего числа. При формировании методики расчета парковочного пространства необходимо предусматривать 2%. Цифра получена путем деления 10% автопарка на 5 поездок, совершаемых одним автомобилем. Необходимо также вводить понижающий и повышающий коэффициенты в зависимости от цены на парковку; вышеописанные показатели формируют основные принципы расчета требуемого количества мест хранения автомобилей краткосрочной аренды для внесения в нормативные правовые акты градостроительного и транспортного планирования прежде всего в СП 42.13330.2016.

Список источников

1. Семенова, О. С. Формирование системы хранения индивидуального автотранспорта в микрорайонах крупных городов на примере Москвы : дис. … канд. тех. наук. — Москва, 2004.
2. Методические рекомендации по систематизации хранения индивидуального автотранспорта в городах. МДС 30-3.2011/ОАО «Гипрогор». — Москва : ОАО «ЦПП», 2011.
3. Совершенствование объемно-планировочных и конструктивных решений большепролетных многоэтажных зданий на примере гаражей-стоянок со стальным каркасом / Э. Н. Кодыш, Н. Н. Трекин, И. А. Терехов [и др.] // Academia. Архитектура и строительство. — 2017. — № 3. — С. 103—107.
4. Беднякова, Е. Б. Городской транспорт в новом техногенном социуме / Е. Б. Беднякова, Л. М. Барышев // Шаг в будущее: искусственный интеллект и цифровая экономика. Революция в управлении: новая цифровая экономика или новый мир машин : Материалы II Международного научного форума, Москва, 6—7 декабря 2018 г. Выпуск 2. — Москва : Государственный университет управления, 2018.
5. Сидорова, С. Н. Обоснование выбора способа передвижения населения в условиях города / С. Н. Сидорова // Вестник Кузбасского государственного технического университета. — 2015. — № 6(112). — С. 244—248.
6. Комиссарова, С. В. Каршеринг как пример эскалации мобильности в современном обществе: правовые основы и особенности явления / С. В. Комиссарова // Вестник Владимирского юридического института. — 2020. — № 3(56). — С. 85—91.

References

1. Semenova, O. S. Formirovaniye sistemy khraneniya individual'nogo avtotransporta v mikrorayonakh krupnykh gorodov na primere Moskvy [Formation of a storage system for individual vehicles in the microdistricts of large cities using Moscow as an example]: dis. … kand. tekh. nauk. — Moskva, 2004.
2. Metodicheskiye rekomendatsii po sistematizatsii khraneniya individual'nogo avtotransporta v gorodakh [Methodological recommendations for systematization of storage of individual vehicles in cities]. MDS 30-3.2011/OAO «Giprogor». — Moskva : OAO «TSPP», 2011.
3. Sovershenstvovaniye ob"yemno-planirovochnykh i konstruktivnykh resheniy bol'sheproletnykh mnogoetazhnykh zdaniy na primere garazhey-stoyanok so stal'nym karkasom [Improving the space-planning and design solutions of large-span multi-story buildings using steel-frame parking garages as an example] / E. N.

Kodysh, N. N. Trekin, I. A. Terekhov [i dr.] // Academia. Arkhitektura i stroitel'stvo. — 2017. — № 3. — S. 103—107.
4. Bednyakova, Ye. B. Gorodskoy transport v novom tekhnogennom sotsiume [Urban transport in the new technogenic society] / Ye. B. Bednyakova, L. M. Baryshev // Shag v budushcheye: iskusstvennyy intellekt i tsifrovaya ekonomika. Revolyutsiya v upravlenii: novaya tsifrovaya ekonomika ili novyy mir mashin : Materialy II Mezhdunarodnogo nauchnogo foruma, Moskva, 6—7 dekabrya 2018 g. Vypusk 2. — Moskva : Gosudarstvennyy universitet upravleniya, 2018.
5. Sidorova, S. N. Obosnovaniye vybora sposoba peredvizheniya naseleniya v usloviyakh goroda [Justification of the choice of the mode of movement of the population in urban conditions] / S. N. Sidorova // Vestnik Kuzbasskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. — 2015. — № 6(112). — S. 244—248.
7. Komissarova, S. V. Karshering kak primer eskalatsii mobil'nosti v sovremennom obshchestve: pravovyye osnovy i osobennosti yavleniya [Car sharing as an example of the escalation of mobility in modern society: legal foundations and features of the phenomenon] / S. V. Komissarova // Vestnik Vladimirskogo yuridicheskogo instituta. — 2020. — № 3(56). — S. 85—91.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 23–31.
Transport law and security. 2025; (2(54)):23–31.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научная статья
УДК 629.053

Актуальные вопросы правового регулирования использования беспилотного транспорта в железнодорожной отрасли

Дорофеев Игорь Николаевич,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры правового обеспечения национальной безопасности,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте РФ (РАНХиГС),
Москва, Россия

Прокудина Алина Андреевна,
Институт права и национальной безопасности,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте РФ (РАНХиГС),
Москва, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные вопросы внедрения систем автопилотирования на железнодорожном транспорте в условиях создания специальных правовых режимов, а также внедрения инструментов, используемых в риск-менеджменте. Особенности использования указанных механизмов обусловили предмет данного научного исследования. Авторы уделили внимание действующим правовым актам, определяющим статус систем искусственного интеллекта, а также правилам его использования при грузоперевозках и пассажиро-перевозках на примере работы компании ОАО «РЖД». Были рассмотрены различные уровни автоматизации подвижного состава поезда, а также роль работников в лице локомотивной бригады по осуществлению контроля за работой поезда, оснащенного системой автопилотирования. Авторами были сделаны выводы, что использование систем искусственного интеллекта на железнодорожном транспорте по-прежнему носит «условный» характер, поскольку контроль за выбором тех или иных решений, принимаемых автопилотируемым транспортным средством, осуществляет человек. В рамках правового обеспечения процесса использования беспилотных транспортных средств в железнодорожной отрасли важным является внедрение метода «риск-комплаенса», основанного на создании и внедрении локальных (внутренних) нормативных актов, по соблюдению законодательства и профилактике различного рода рисков и угроз, что является крайне актуальным вопросом в условиях имеющихся в отрасли реальных, потенциальных и вероятностных рисков, а также внедрения методов риск-ориентированного подхода при организации работы сотрудников с системами, оснащенными искусственным интеллектом.

Ключевые слова: высокоавтоматизированное транспортное средство; беспилотный транспорт; транспортная инфраструктура; железнодорожный транспорт; риск-ориентированный подход; риск-комплаенс.

Для цитирования: Дорофеев И. Н., Прокудина А. А. Актуальные вопросы правового регулирования использования беспилотного транспорта в железнодорожной отрасли // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 23–31.

Original article

Urgent legal regulation issues of the use of unmanned transport in the railway industry

Igor N. Dorofeev,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Legal Support of National Security
The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA),
Moscow, Russia

Alina An. Prokudina,
Institute of Law and National Security,
The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the urgent issues of implementing autopilot systems in rail transport in the context of creating special legal regimes, as well as implementing tools used in risk management. The specifics of using these mechanisms became the subjects of the current study. There has been paid attention to the current legal acts defining the status of artificial intelligence systems, as well as the rules for its use in freight and passenger transportation using the example of the work of JSC "Russian Railways". There have been considered various levels of automation of the rolling stock of the train, as well as the role of the locomotive crew in monitoring the operation of the train equipped with an autopilot system. There has been concluded that the use of artificial intelligence systems in rail transport is still "conditional" in nature, since control over the choice of certain decisions made by an autopiloted vehicle is carried out by a person. In the context of legal support for the process of using unmanned vehicles in the railway industry, it is important to implement the "risk compliance" method, based on the development and implementation of local (internal) regulations, compliance with legislation and the prevention of various risks and threats, which is an extremely urgent issue in the context of real, potential and probable risks in the industry, as well as the introduction of risk-oriented approach methods when organizing the work of employees with systems equipped with artificial intelligence.

Keywords: highly automated vehicle; unmanned transport; transport infrastructure; rail transport; risk-oriented approach; risk compliance.

For citation: Dorofeev I.N., Prokudina A.A. Urgent legal regulation issues of the use of unmanned transport in the railway industry // Transport law and security. 2025; (2(54)):22–31.

© Дорофеев И. Н., Прокудина А. А., 2025

Одним из ключевых аспектов в области научно-технологического развития Российской Федерации является внедрение высоких технологий и систем искусственного интеллекта в целях обеспечения национальных интересов и реализации стратегических национальных приоритетов [Указ Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации»].

В научной литературе, посвященной вопросам правового регулирования общественных отношений в сфере разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта и робототехники, указывается, что такие меры должны носить концептуальный и программный характер, заключающийся в научном обосновании ключевых правовых подходов и их апробировании для последующей трансформации их в общую систему правового регулирования [7].

В настоящее время в рамках правового обеспечения деятельности по использованию программно-технических средств, оснащенных системой искусственного интеллекта, установлены государственные стандарты, утвержденные приказом Росстандарта от 23 декабря 2020 г. № 1371-ст «Об утверждении национального стандарта Российской Федерации», в которых определены сущностные аспекты функционирования указанных систем.

Применительно к железнодорожной сфере это обусловливает необходимость разработки специальных правовых режимов использования технологий искусственного интеллекта и робототехники в перевозочном процессе, что в итоге определило актуальность настоящего исследования.

На сегодняшний день железнодорожный транспорт играет ключевую роль в обеспечении социально-экономического роста Российской Федерации, поскольку именно бесперебойное функционирование железнодорожной инфраструктуры выступает ключевым фактором, обеспечивающим мобильность населения и оптимизацию товародвижения, что подразумевает в том числе снижение совокупных транспортных издержек.

Подтверждением данного тезиса выступают статистические данные, опубликованные ОАО «РЖД», согласно которым более 80% грузооборота транспорта общего пользования и 40% пассажирооборота приходится именно на железнодорожную отрасль [URL: https: // gzd.rzd.ru/ru/1932/page/104069?accessible=true&id=70603 (дата обращения: 7 февраля 2025 г.)]. Данные показатели свидетельствуют о том, что именно железнодорожный транспорт обеспечивают большую часть прироста объемов перевозок (90% грузооборота и 56% пассажирооборота) в транспортной системе России [URL: https: // www.interfax.ru/russia/928869 (дата обращения: 7 февраля 2025 г.)].

Кроме того, единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация, от имени которой полномочия акционера осуществляет Правительство РФ. Таким образом, доходы указанной компании являются одним из источников формирования федерального и региональных бюджетов государства, что напрямую влияет на безопасность государства

В рамках современной правовой парадигмы принимаемые меры по совершенствованию перевозочного процесса должны в обязательном порядке содержать мероприятия, направленные на снижение совокупных транспортных издержек, рисков и минимизацию ущерба.

Внедрение технологий искусственного интеллекта в различные сферы российского общества обусловлено следующими объективными причинами.

Во-первых, потребность создания и внедрения компьютерных систем, способных выполнять задачи, которые требуют уровня человеческого интеллекта.

Во-вторых, появление электронных экспертных систем, описывающих алгоритмы действий в зависимости от наступления заданных условий [2]. Так, в производственные и технологические циклы стали активно внедряться киберфизические системы различного назначения, включая роботов, а также компьютерные программы, способные выполнять многие экспертные профессиональные задачи, в том числе в смежных областях использования искусственного интеллекта.

В-третьих, современное развитие науки и технологий сопровождается значительным увеличением массива информации, подлежащей всестороннему учету, накоплению, хранению, анализу и обработке. Это, в свою очередь, потребовало создания специальных компьютерных программ, способных к «самообучению». Появилось так называемое «машинное обучение», благодаря которому информационные системы стали способны самостоятельно находить решение на основе анализа зависимостей, используя исходные наборы данных без предварительного составления человеком алгоритмов возможных решений.

В теории и практике данный метод получил название «система искусственного интеллекта» (далее — ИИ). Поскольку использование систем на основе самопрограммирования становится все более масштабным, появилась задача правового регулирования различных процессов, связанных с внедрением искусственного интеллекта, в том числе в транспортирную сферу.

По мнению экспертов, робототехника и управление беспилотным транспортом является стратегически важным направлением экономического развития государства. При этом правовое регулирование общественных отношений в транспортной сфере является необходимым условием в обеспечении национальной безопасности государства [2].

Документы стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности к ключевым условиям функционирования технологий искусственного интеллекта, в том числе внедрения беспилотных транспортных средств, относят следующее.

1. Обеспечение благоприятных правовых условий путем внедрения «специальных» или «экспериментальных» правовых режимов с целью установления контроля в сфере доступа к данным, подлежащим защите от неправомерного доступа.

2. Создание правовых условий и установление процедур упрощенного тестирования и внедрения технологических решений, разработанных на основе искусственного интеллекта.

3. Делегирование информационным системам возможности принятия отдельных решений, за исключением тех случаев, когда данные решения могут ущемлять права и законные интересы граждан.

4. Адаптация нормативного правового регулирования в сфере возникновения, изменения и прекращения правоотношений, связанных с взаимодействием человека и искусственного интеллекта.

5. Разработка этических норм при сохранении определенной диспозитивности с целью обеспечения ускоренного развития данной транспортной сферы.

Указанные направления, реализуемые в рамках государственной политики России по обеспечению транспортной безопасности в условиях внедрения систем ИИ, необходимо привести к современному состоянию и развитию, прежде всего, транспортной инфраструктуры.

В настоящее время разработкой беспилотных транспортных средств занимаются такие субъекты крупного бизнеса, как ООО «Яндекс», запустивший проект *Self-Driving Cars* [URL: https: // yandex.ru/company/news/2020-04-09 (дата обращения: 7 февраля 2025 г.)], ООО «КАМА-3», впервые разработавшее беспилотный автомобиль «Одиссей» [URL: https: // rg.ru/2019/12/05/reg-pfo/kamaz-nachal-testirovanie-bespilotnogo-gruzovika-odissej.html (дата обращения: 7 февраля 2025 г.)], предназначенный для перевозки грузов. ОАО «РЖД» занимается внедрением беспилотных автоматизированных поездов «Ласточка» и трамваев модели «Львенок-Москва» [URL: https: // t.mos.ru/mostrans/all_news/121795 (дата обращения: 7 февраля 2025 г.)], предназначенных для перевозки пассажиров.

Характеризуя правовой режим использования систем автоматизированного управления в железнодорожной отрасли, важно подчеркнуть, что на сегодняшний день действуют предварительный национальный стандарт Российской Федерации «Системы управления железнодорожным подвижным составом в автоматическом и дистанционном режимах» [утвержден приказом Росстандарта от 9 декабря 2021 г. № 55-пнст], а также Национальный стандарт Российской Федерации «Системы управления и контроля железнодорожного транспорта для перевозок пассажиров в пригородном сообщений» [утвержден приказом Росстандарта от 5 апреля 2022 г. № 192-ст «Об утверждении национального стандарта Российской Федерации»].

В зависимости от совокупности выполняемых функций составными элементами системы управления подвижным составом на железнодорожном транспорте выделяют различные уровни автоматизации локомотивов. Приведем их ранжирование:

1) отсутствие автоматизации;

2) частичная автоматизация — обеспечивает интервальное регулирование движения поездов, а также контроль соблюдения машинистом ограничений скорости движения на пути следования;

3) условная автоматизация — контролирует соблюдение ограничений скорости движения на пути следования и предупреждает проезд светофоров с запрещающим показанием;

4) высокая автоматизация — обеспечивает остановку поезда при внезапном возникновении препятствия или подаче сигнала остановки;

5) полная автоматизация — предполагает отсутствие локомотивной бригады в поезде. Система управления контролирует нахождение людей в небезопасных зонах, обнаруживает пожар или задымление, принимает запросы от пассажиров и перенаправляет оперативному персоналу [3].

При данном виде автоматизации машинист-оператор имеет возможность дистанционно осуществлять управление транспортным средством и контролировать работу электрического, механического и пневматического оборудования, контрольно-измерительных приборов, оборудования радиосвязи и других вспомогательных устройств [4].

При этом важно подчеркнуть, что внедрение ИИ на железнодорожном транспорте в рамках функционирования беспилотного транспорта необходимо осуществлять в ОАО «РЖД» на основе совершенствования правовых механизмов использования автопилотируемых транспортных средств (локомотивов).

В современных условиях контроль за работой программ управления движением железнодорожного транспорта по-прежнему параллельно осуществляется сотрудниками ОАО «РЖД», задействованными в перевозочном процессе. В рамках правового обеспечения процесса использования беспилотных транспортных средств на железнодорожном транспорте важно юридически определились круг субъектов, на которых будет возложена ответственность в случае причинения транспортным средством вреда (ущерба) общественным отношениям, охраняемым нормами гражданского и уголовного законодательства. Данный метод в юридической литературе получил название «риск-комплаенс», который предусматривает разработку и внедрение локальных (внутренних) нормативных актов по соблюдению законодательства и профилактике различного рода рисков и угроз. Это позволяет закрепить за сотрудниками РЖД соответствующий круг обязанностей и функций. Предусмотреть, что в случае нарушения положений должностных инструкций, приведших к негативным последствиям в бесперебойном функционировании работы беспилотных транспортных средств, работник может нести дисциплинарную, уголовную и гражданско-правовую ответственность в соответствии с действующими нормами законодательства.

С учетом имеющихся в отрасли реальных, потенциальных и вероятностных рисков, особую актуальность в вопросах внедрения беспилотных транспортных средств приобретает метод применения риск-ориентированного подхода. Правовой основой использования данного правового института служит постановление Правительства РФ от 17 августа 2016 г. № 806 «О применении риск-ориентированного подхода при ор-

ганизации отдельных видов государственного контроля (надзора) и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» и др.

Необходимо отметить, что применительно к специфике функционирования железнодорожной сферы в рамках реализации данного метода всесторонне анализируются, классифицируются и оцениваются различного рода угрозы и риски, оказывающие влияние на бесперебойное функционирование перевозок грузов и пассажиров. Такая работа должна проводиться на всех уровнях принятия управленческих решений.

Мы солидарны с мнением специалистов, которые обосновали тезис о том, что в рамках перевозочного процесса необходимо ведение специального учета рисковой составляющей, не только в отношении использования отдельной категории транспортных средств, но при оценке эффективности реализации мероприятий инвестиционных проектов, входящих в Программу безопасности движения [8].

В рамках реализации риск-ориентированного подхода и метода комплаенса в процессе внедрения ИИ на железнодорожном транспорте мы считаем целесообразным разработать:

1) реестр реальных, потенциальных и вероятностных рисков, связанных с внедрением ИИ в перевозочный процесс, с вариантами минимизации возможного ущерба и определения рисковой стоимости;

2) принятия внутриведомственных нормативных актов, связанных с методикой и алгоритмами и действий сотрудников ОАО «РЖД» по контролю за объектами повышенного риска, связанными с бесперебойным функционированием транспортной инфраструктуры;

3) отраслевые карты по отдельным участкам железных дорог, включающие в себя оценки эффективности систем управления рисками применительно к специфике региона.

Несмотря на внедрение различных правовых институтов и методов в перевозочный процесс, по-прежнему ключевыми объектами, подлежащими охране выступают личные права и свободы человека, включающие в себя право на охрану персональных данных лица. Особым объектом правоохраны со стороны государства выступает вся транспортная инфраструктура страны, которая рассматривается в доктринальных документах как один из факторов обеспечения национальной безопасности России.

В заключении необходимо отметить, что использование систем искусственного интеллекта на железнодорожном транспорте по-прежнему носит «условный» характер, поскольку контроль за выбором тех или иных решений, принимаемых автопилотируемым транспортным средством, осуществляет человек. С учетом различного рода рисков на железнодорожном транспорте в процессе внедрения ИИ важное место принадлежит таким правовым институтам, как риск-ориентированный подход и риск-комплаенс. Данные методы позволяют принимать правовые акты, в том числе локального характера, направленные на установление четких алго-

ритмов действий, пределов компетенции, вариантов мер реагирования, позволяющих оперативно и профессионально принимать управленческие решения в случае возникновения внештатных ситуаций.

Список источников

1. Ирошников, Д. В. Теоретические проблемы легального определения транспортной безопасности и смежных с ней категорий / Д. В. Ирошников // Вопросы безопасности. 2020. №1. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-problemy-legalnogo-opredeleniya-transportnoy-bezopasnosti-i-smezhnyh-s-ney-kategoriy (дата обращения: 7 февраля 2025 г.).
2. Попов, П. А. Беспилотные поезда: основные принципы работы / П. А. Попов // Железнодорожный транспорт. — 2019. — № 8. — С. 36—38.
3. Алейников, А. А. Анализ методов выбора кратчайшего пути передачи потоков информации / А. А. Алейников // Специальная техника и технологии транспорта. — 2022. — № 14. — С. 247—251.
4. Королева, Е. Г. Современное состояние правового регулирования беспилотных транспортных средств в России и анализ зарубежного опыта / Е. Г. Королева // Криминологический журнал. 2021. №2. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-pravovogo-regulirovaniya-bespilotnyh-transportnyh-sredstv-v-rossii-i-analiz-zarubezhnogo-opyta (дата обращения: 7 февраля 2025 г.).
5. Логинова, Л. Н. Методика составления расписания движения поездов для столичного метрополитена / Л. Н. Логинова, Е. А. Сеславина, А. И. Сеславин // Автоматика на транспорте. — 2022. — № 1. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/metodika-sostavleniya-raspisaniya-dvizheniya-poezdov-dlya-stolichnogo-metropolitena (дата обращения: 12 февраля 2025 г.).

References

1. Iroshnikov, D. V. Teoreticheskiye problemy legal'nogo opredeleniya transportnoy bezopasnosti i smezhnykh s ney kategoriy [Theoretical problems of the legal definition of transport security and related categories] / D. V. Iroshnikov // Voprosy bezopasnosti. 2020. №1. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-problemy-legalnogo-opredeleniya-transportnoy-bezopasnosti-i-smezhnyh-s-ney-kategoriy (data obrashcheniya: 7 fevralya 2025 g.).
2. Popov, P. A. Bespilotnyye poyezda: osnovnyye printsipy raboty [Driverless trains: basic principles of operation] / P. A. Popov // Zheleznodorozhnyy transport. — 2019. — № 8. — S. 36—38.
3. Aleynikov, A. A. Analiz metodov vybora kratchayshego puti peredachi potokov informatsii [Analysis of methods for selecting the shortest path for transmitting information flows] / A. A. Aleynikov // Spetsial'naya tekhnika i tekhnologii transporta. — 2022. — № 14. — S. 247—251.
4. Koroleva, Ye. G. Sovremennoye sostoyaniye pravovogo regulirovaniya bespilotnykh transportnykh sredstv v Rossii i analiz zarubezhnogo opyta [Current state of legal regulation of unmanned vehicles in Russia and analysis of foreign experience] / Ye. G. Koroleva // Kriminologicheskiy zhurnal. 2021. №2. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-pravovogo-regulirovaniya-bespilotnyh-transportnyh-sredstv-v-rossii-i-analiz-zarubezhnogo-opyta (data obrashcheniya: 7 fevralya 2025 g.).
5. Loginova, L. N. Metodika sostavleniya raspisaniya dvizheniya poyezdov dlya stolichnogo metropolitena [Methodology for drawing up a train schedule for the capital's

metro] / L. N. Loginova, Ye. A. Seslavina, A. I. Seslavin // Avtomatika na transporte. — 2022. — № 1. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/metodika-sostavleniya-raspisaniya-dvizheniya-poezdov-dlya-stolichnogo-metropolitena (data obrash-cheniya: 12 fevralya 2025 g.).

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 32–46.
Transport law and security. 2025; (2(54)):32–46.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Научная статья
УДК 343.343.3

Иной транспорт общего пользования как место совершения преступления, предусмотренного пунктом «в» части 1 статьи 213 Уголовного кодекса Российской Федерации

Крылов Илья Сергеевич,
заместитель начальника отдела организации дознания
и применения административного законодательства,
Главное управление на транспорте МВД России,
Москва, Россия

Аннотация. В статье анализируются правовые и организационные основы деятельности иного транспорта общего пользования, определяющие специфику места и обстоятельств совершения преступлений, предусмотренных п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ. С учетом обобщения положений нормативных правовых актов в области транспорта представлен нормативно обоснованный перечень видов иного транспорта общего пользования, их классификация, разновидности подвижного состава, имеющие значения для целей квалификации хулиганства, совершенного на различных видах транспорта. Акцентируется внимание на сложном устройстве предприятий пассажирского транспорта и широком спектре нормативных правовых актов, регламентирующих их деятельность, особенностях видов, состава и структурных элементов, а также их применимости в уголовном праве. Отдельно обозначается проблема отсутствия единого понимания к содержанию понятий «транспорт» и «транспортное средство» в уголовно-правовой литературе. Приводится анализ научных трудов, целью которых являлась попытка выработки универсальных критериев для понятийного аппарата, применимого для уголовного права. В исследовательской части работы приводятся доводы о том, что к подвижному составу данной группы общественного транспорта подлежат отнесению подвижной состав в виде автобусов, трамваев, троллейбусов, электробусов, вагонов метрополитена, монорельсовой дороги, канатной дороги или фуникулера, которые предназначены для осуществления пассажирских перевозок в режиме городского или внеуличного общественного транспорта. В целях визуализации выводов автора прилагается схематично изложенный перечень иного транспорта общего пользования, который может быть использован в правоприменительной деятельности для целей квалификации деяний, предусмотренных п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, совершенных на ином транспорте общего пользования.

Ключевые слова: иной транспорт общего пользования; автомобильный транспорт; городской наземный электрический транспорт; внеуличный транспорт; нарушение общественного порядка на транспорте; хулиганство.

Для цитирования: Крылов И. С. Иной транспорт общего пользования как место совершения преступления, предусмотренного пунктом «в» части 1 статьи 213 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 32–46.

Original article

Other public transport as a place of committing a crime, according to the paragraph “c’ of Part 1 of Article 213 of the Criminal Code of the Russian Federation

Iliya S. Krylov,
Deputy Head of the Department for Investigation Organization
and Application of Administrative Legislation,
Main Directorate for Transport of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation,
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has analyzed the legal and organizational foundations of the activities of other public transport, determining the specifics of the place and circumstances of the commission of crimes, according to the paragraph “c” of Part 1 of Article 213 of the CC of the RF. According to the generalization of the provisions of regulatory legal acts in the field of transport, there has been presented a normatively substantiated list of types of other public transport, their classification, types of rolling stock, which are important for the purposes of qualifying hooliganism committed on various types of transport. There has been focused the complex structure of passenger transport enterprises and a wide range of regulatory legal acts governing their activities, the specifics of types, composition and structural elements, as well as their applicability in criminal law. There has been separately identified the problem of the lack of a unified understanding of the content of the concepts of “transport” and “vehicle” in criminal law literature. There has been provided an analysis of research works, the purpose of which was to attempt to develop universal criteria for the conceptual apparatus applicable to criminal law. The research part of the work has presented the arguments that the rolling stock of this group of public transport should include buses, trams, trolleybuses, electric buses, subway cars, monorails, cable cars or funiculars, which are intended for the implementation of passenger transportation in the mode of urban or off-street public transport. In order to visualize the conclusions, there has been enclosed a schematic list of other public transport, which can be used in law enforcement activities to qualify the acts provided for in the paragraph “c’ of Part 1 of Article 213 of the Criminal Code of the Russian Federation, committed on other public transport.

Keywords: other public transport; automobile transport; urban ground electric transport; off-street transport; violation of public order on transport; hooliganism.

For citation: Krylov I.S. Other public transport as a place of committing a crime, according to the paragraph “c” of Part 1 of Article 213 of the Criminal Code of the Russian Federation // Transport law and security. 2025; (2(54)):32–46.

© Крылов И. С., 2025

Транспорт является одним из важнейших элементов жизни и развития Российского государства и общества, поэтому вполне закономерной представляется реакция законодателя по ужесточению уголовной политики в отношении деяний, «совершенных на транспорте», «с использованием транспорта» или «в отношении транспорта», что обусловило включение в конструкции ряда уголовно-правовых норм понятия «транспорт» в различных вариациях. В документах, регламентирующих судебную практику,

не раскрываются формально-определенные основания, позволяющие однозначно определять критерии квалификации преступления как совершенного на транспорте, в случае закрепления в диспозиции состава преступления такого признака в качестве обязательного. Исключением является постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23 ноября 2010 г. № 26 «О некоторых вопросах применения судами законодательства об уголовной ответственности в сфере рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов», в п. 5 и 12 которого даны разъяснения понятия «самоходные транспортные плавающие средства» для квалификации деяния по п. «б» ч. 1 ст. 256 УК РФ. Ряд моментов раскрыт в п. 2 постановлений от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», и от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ».

Акцентируя внимание на сложном устройстве транспортной отрасли, широком спектре нормативных правовых актов, регламентирующих его деятельность, констатируем необходимость овладения практическими знаниями об отличительных особенностях его видов, состава и структурных элементов, а также их применимости в уголовном праве. Проблема отсутствия единого понимания содержания и принципиальных отличий понятий «транспорт» и «транспортное средство» в уголовно-правовой литературе также неоднократно отмечалась в рамках научных исследований.

Попытки выработки универсальных критериев для понятийного аппарата, применимого для уголовного права, предпринимались Н. Н. Белокобыльским в научных работах [1] и посредством издания специализированного словаря [2]. На проблемы понятийного аппарата для квалификации «транспортного» хулиганства обращал внимание профессор С. Н. Сабанин, рассматривая транспорт в контексте квалифицирующего признака для хулиганства [6]. Отдельные вопросы толкования понятия «механическое транспортное средство» рассмотрены в публикации представителей Волгоградской академии МВД России [3]. С критических позиций понятийный аппарат, используемый в уголовно-правовой оценке транспортных преступлений, охарактеризован профессорами А. И. Коробеевым и А. И. Чучаевым в рамках рассмотрения научного проекта главы о транспортных преступлениях, представленного авторским коллективом Саратовской государственной юридической академии [5]. В том или ином виде данная проблема исследовалась и другими представителями научного сообщества.

Однако фактическое применение уголовно-правовой нормы, предусматривающей ответственность за совершение хулиганства на различных видах транспорта, несмотря на длительный период ее действия, до сих пор сопровождается рядом трудностей, которые прежде всего связаны с отсут-

ствием формально-определенных критериев, позволяющих идентифицировать транспорт как место совершения преступления по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ.

Следует отметить, что для квалификации преступления по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, имеют значение следующие виды транспорта: железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный транспорт, а также любой иной транспорт общего пользования.

Представляется, что при значительном разнообразии видов общественного транспорта и постоянном его совершенствовании законодатель при формулировании диспозиции исследуемого состава преступления избрал рациональный подход для обеспечения уголовно-правовой охраны общественного порядка на всех видах общественного транспорта, объединив все его разновидности, не подпадающие под четыре основные категории (железнодорожный, морской, внутренний водный и воздушный транспорт), в одну группу, обозначенную как *иной транспорт общего пользования*.

Однако единого понятия иного транспорта общего пользования в законодательстве не представлено. Эта терминология в уголовной законе применена однократно и исключительно при формулировке диспозиции преступления, предусмотренного п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ. При этом разъяснений касательно перечня видов транспорта, которые следует относить к таковым в уголовном законе, не дано, что в принципе могло бы быть отражено в соответствующем примечании к ст. 213 УК РФ.

Нет такого примечания и к составам, предусматривающим административную ответственность за различные правонарушения, местом которых также определен транспорт общего пользования (например, ст. 9.14, ч. 1 ст. 11.15, ч. 2 ст. 20.20 и ст. 20.21 КоАП РФ).

В связи с этим данное понятие, исходя из целеполагания, предусмотренного в Федеральном законе от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ, возможно лишь логически вывести, исследовав правовые нормы, регламентирующие сферу пассажирского транспорта, не относящегося к четырем основным категориям, непосредственно поименованным в диспозиции статьи, такая попытка предпринималась автором представленной работы ранее [7, стр. 86—93].

Учитывая отсутствие нормативно регламентированного понятия иного транспорта общего пользования, под которым прежде всего понимается общественный городской транспорт, а также тенденции постоянного внедрения новых его разновидностей, представляется возможным для целей настоящего исследования использовать классификацию, исходя из осмысления положений федерального законодательства, утверждающего Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ], а также норм, касающихся внеуличного транспорта [Федеральный закон от 29 де-

кабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»].

В связи с этим рассматриваемую группу транспорта общего пользования следует формально разделить на три подгруппы: автомобильный транспорт, городской наземный электрический транспорт и внеуличный транспорт.

Определение *автомобильного транспорта* в Федеральном законе от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ не представлено.

Вместе с тем в исследовательских целях полагаем возможным ориентироваться на понятие, представленное в абз. 5 ст. 3 профильного Модельного закона «Об автомобильном транспорте» (принят постановлением Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ от 27 марта 2017 г. № 46-20], отдельными положениями которого дано понятие *автомобильного транспорта общего пользования*, к которому отнесен автомобильный транспорт, обеспечивающий регулярные перевозки пассажиров и багажа на основе публичного договора по установленному маршруту и в соответствии с утвержденным расписанием следования от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном национальным законодательством порядке (абз. 6 ст. 3).

Примечательно, что попытка ввести в оборот легальное определение понятия автомобильного транспорта Российской Федерации предпринята Минтрансом России при подготовке проекта федерального закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте» [ID проекта 02/04/08-21/00118904], однако в настоящее время законопроект все еще проходит процедуру общественного обсуждения. При том что согласно его положениям определение автомобильного транспорта так же, как и в Модельном законе, содержит три ключевых элемента, включающие непосредственно сами транспортные средства автомобильного транспорта, объекты инфраструктуры и деятельность по осуществлению перевозок грузов, пассажиров, иных лиц, багажа или выполнению работ (оказание таких услуг) (п. 1 ч. 1 ст. 2 проекта). На наш взгляд, представляется вполне логичным использовать это определение в качестве теоретической основы для определения термина автомобильного транспорта.

Аналогичная ситуация, характеризующаяся отсутствием формально-определенного понятия, существует и с определением термина «городской наземный электрический транспорт». Так, практически половина (15 из 37) основных понятий, содержащихся в ст. 2 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ], внесены в него спустя 14 лет после введения его в действие, в период с 2021 по 2022 гг. [Федеральные законы от 2 июля 2021 г. № 336-ФЗ, от 6 февраля 2022 г. № 39-ФЗ и от 29.12.2022 № 580-ФЗ], однако и эти корректировки не позволили сформи-

ровать полноценный понятийный аппарат для целей практического применения, в том числе и реализации уголовно-правовых норм. Несмотря на подробную регламентацию порядка организации перевозок пассажиров и багажа, а также вопросов ответственности пассажиров и перевозчиков, нормы закона не содержат ключевых понятий, в том числе и понятия «городской наземный транспорт».

В связи с этим полагаем возможным снова обратиться к законопроекту Минтранса России и в исследовательских целях использовать предложенное его авторами определение *городского наземного электрического транспорта*, под которым понимается вид транспорта, на котором перевозки пассажиров и багажа осуществляются владельцами транспортных средств с использованием транспортных средств городского наземного электрического транспорта, а также объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих осуществление таких перевозок (п. 2 ч. 1 ст. 2 проекта федерального закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте»).

В части определения понятий *подвижного состава автомобильного транспорта* и *городского электрического наземного транспорта* тоже нет единства.

Согласно Методическим рекомендациям по основам эксплуатации подвижного состава, технике безопасности и охране труда на автомобильном транспорте, изданным еще в советский период (подп. 1.1.1 Методических рекомендаций по основам эксплуатации подвижного состава, технике безопасности и охране труда на автомобильном транспорте (утверждены Минкультуры РСФСР 25 июля 1989 г.), автомобильный подвижной состав подразделяется на две группы: грузовой и пассажирский.

К *пассажирскому автомобильному транспорту* отнесены легковые автомобили (вместимостью до семи человек, подразделяются по рабочему объему двигателя на особо малый, малый, средний и большой классы) и автобусы (вместимостью восемь человек и более).

По назначению автобусы подразделяются на городские (внутригородские и пригородные), местного сообщения, междугородные, туристские и экскурсионные.

Такой же подход к определению пассажирского транспорта используется и в разделе 3 Методологических положений по статистике транспорта (утверждены приказом Росстата России от 29 декабря 2017 г. № 887).

Подобная классификация подвижного состава автомобильного транспорта с выделением в отдельный класс пассажирского транспорта и автобуса, как типовую единицу его подвижного состава, применяется в Нормативах численности работников, занятых техническим обслуживанием и текущим ремонтом подвижного состава автомобильного транспорта, строительных и специальных машин на предприятиях и в организациях жилищно-коммунального хозяйства (утверждены приказом Госстроя России от 1 октября 1999 г. № 69).

Однако особо стоит отметить, что классификация, предложенная в Модельном законе (абз. 4 ст. 3) к подвижному составу автомобильного транспорта относит не только автобусы, легковые и грузовые автомобили, но также трамваи и троллейбусы, что не совсем укладывается в критерии разделения этих видов транспорта, предусмотренные Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

По всей видимости, данный подход использовался в связи с тем, что эксплуатация автомобильного транспорта, в частности автобусов, так же как и городского электротранспорта (трамваи, троллейбусы) осуществляется в условиях исполнения общих Правил дорожного движения и отнесены к группе *маршрутных транспортных средств*, под которыми понимается транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), используемое при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в соответствии с законодательством РФ об организации регулярных перевозок и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок (абз. 17 п. 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета министров РФ от 23 октября 1993 г. № 1090).

Однако, по нашему мнению, при формулировании основных понятий городского транспорта более логичен подход, который избран разработчиком при подготовке проекта федерального закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте» (подп. 3, 4 и 5 ст. 2). Согласно предложенной методике к подвижному составу автомобильного и городского наземного электрического транспорта отнесены автобус, специализированное пассажирское транспортное средство, легковой автомобиль, а также специальное транспортное средство, грузовой автомобиль, в том числе специализированное транспортное средство, включая используемые с прицепами и полуприцепами. И совершенно логично к транспортным средствам городского наземного электрического транспорта отнесен трамвай и троллейбус.

Такой же вариант дифференциации использован и в Методических рекомендациях по оптимизации систем транспортного обслуживания городских агломераций (п. 2 раздела I Методических рекомендаций по оптимизации систем транспортного обслуживания городских агломераций, а также внедрению цифровых технологий оплаты проезда и мониторинга транспортного обслуживания населения (утверждены приказом Минтранса России от 30 декабря 2021 г. № 482). Положения о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами также относят к различным подвидам транспорта «автобус» и «троллейбус» (п. 3 раздела I Положения о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, утвержденного постановлением Правительства РФ от 7 октября 2020 г. № 1616).

Принимая во внимание Концепцию по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской

Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 23 августа 2021 г. № 2290-р), городской наземный электрический транспорт общего пользования необходимо дополнить еще одним видом подвижного состава — электробусом, который динамично развивается и замещает традиционные автобусы на городских маршрутах [URL: https: // rg.ru/2023/09/01/reg-cfo/sergej-sobianin-moskva-lidiruet-v-evrope-po-kolichestvu-elektrobusov.html, URL: https: // www.mos.ru/mayor/themes/2299/8887050/].

Таким образом, подвижной состав автомобильного пассажирского транспорта представлен в виде автобусов вместимостью более 12 человек, а видами городского наземного электрического транспорта являются трамвай, троллейбус и электробус.

Другая разновидность иного транспорта общего пользования объединена в группу *внеуличного транспорта***.** Данное понятие введено не так давно, в 2017 г., и определило, что это технологический комплекс (подп. 1 ч. 1 ст. 3 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»), включающий в себя подвижной состав внеуличного транспорта и объекты его инфраструктуры, обеспечивающие перевозку пассажиров и провоз ручной клади по договорам перевозки пассажиров.

Основные понятия, касающиеся внеуличного транспорта, закреплены в Федеральном законе от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ, согласно которому этот вид транспорта возможно дифференцировать на две подгруппы. Прежде всего это *метрополитен* (подп. 7 ч. 1 ст. 3), включающий его разновидность — монорельсовый транспорт (подп. 8 ч. 1 ст. 3), а также подвесная канатная дорога транспортная (подп. 13 ч. 1 ст. 3), к которой также относится фуникулер транспортный (наземная канатная дорога транспортная) (подп. 20 ч. 1 ст. 3).

Примечательно, что лишь сравнительно недавно законодателем нормативно представлено описание *внеуличного транспорта*, под которым понимается технологический комплекс, включающий в себя подвижной состав внеуличного транспорта и сопутствующие его деятельности объекты инфраструктуры обеспечивающий перевозку пассажиров и провоз ручной клади по договорам перевозки пассажиров (п. 1 ч. 1 ст. 3 указанного Закона).

Анализируя содержание Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ, стоит отметить, что законодатель исходил из ранее выработанных подходов к формулированию основополагающих определений других видов транспорта и использовал конструкцию, включающую не только подвижной состав, но и весь технологический комплекс с обеспечивающей его инфраструктурой, представляя это в качестве отдельных элементов, что может указывать на тщательную проработку понятийного аппарата по этому виду транспорта.

На данный момент законодателем представлен исчерпывающий перечень (ст. 4 Закона) видов внеуличного транспорта к которым отнесены: метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесная канатная дорога транспортная и фуникулер транспортный. Однако некоторые представители научного сообщества совершенно справедливо указывают на неточность используемой терминологии и неполную урегулированность правоотношений в сфере правовой регламентации этого вида транспорта.

Так, профессор И. П. Киселев отмечает, что в понятии «метрополитен» законодатель не предписывает, как и где размещать пути метрополитена: на земле, под землей или над землей (например, на эстакаде), фуникулер рассматривается только как наземная канатная дорога транспортная, при том что фактически некоторые фуникулеры эксплуатируются под землей (например, фуникулер между терминалами аэропорта Шереметьево), он также обращает внимание на неточность таких словосочетаний, как «подвесная канатная дорога транспортная», «фуникулер транспортный», «наземный» и другие [4, стр. 7—12].

Вместе с тем законоположениями все-таки определено (п. 14 ч. 1 ст. 3 Закона), что к подвижному составу внеуличного транспорта относятся устройство (вагон, кабина или иное устройство, кроме кресел и буксировочных устройств (бугелей)) или совокупность таких устройств, предназначенных для перевозок пассажиров и провоза ручной клади, а также для перевозок грузов, оборудования, работников внеуличного транспорта в целях обеспечения функционирования объектов инфраструктуры внеуличного транспорта.

К примеру, особенностью метрополитена (п. 7 ч. 1 ст. 3 Закона) является движение подвижного состава на электротяге по двум рельсам. Отличие монорельсового транспорта (п. 8 ч. 1 ст. 3 Закона) от метро заключается в конструкции пути, который представляет собой ходовую балку, расположенную на эстакаде.

Канатная дорога (п. 13 ч. 1 ст. 3 Закона) отнесена к виду внеуличного транспорта, подвижной состав которого перемещается, в том числе над землей, по несущему канату, тяговым канатам или посредством несущего тягового каната, которые поддерживаются опорами.

Отличительная особенность фуникулера (п. 20 ч. 1 ст. 3 Закона) связана с тем, что подвижной состав осуществляет свое передвижение по рельсовому пути либо эстакаде одним или несколькими тяговыми канатами.

Характеризуя внеуличный транспорт, с точки зрения целей уголовно-правовой квалификации хулиганства на транспорте представляется возможным отметить, что подвижной состав метрополитена и монорельса соответствует требованиям к транспорту общего пользования и обладает признаками, отражающими специфику места совершения «транспортного» хулиганства.

Однако в отношении двух других видов внеуличного транспорта (канатной дороги и фуникулера) существует целый ряд ограничений, кото-

рые не позволяют их в полной мере считать таковыми, что прежде всего обусловлено малой протяженностью маршрутов (не более 3,7 км), продолжительностью поездки (не превышает 12,5 минут), а также вместимостью вагонов (восемь и менее человек). Аналогичным образом обстоит дело и с фуникулерами.

Для сведения отметим, что в настоящее время метрополитен эксплуатируется в двух городах федерального областных городах России (Московский [URL: https: // mosmetro.ru/] и Санкт-Петербургский [URL: http: // metro.spb.ru/]), а также в пяти городах областного значения (Нижегородский [http: // metronn.ru/], Казанский [URL: https: // kazanmetro.ru/metro/], Новосибирский [URL: https: // nsk-metro.ru/], Екатеринбургский [URL: https: // metro-ektb.ru/] и Самарский [URL: http: // metrosamara.ru/]). Кроме того, в качестве метрополитена в городе Волгограде используется скоростной трамвай [URL: http: // www.gortransvolga.ru/].

Монорельсовая транспортная система представлена только в одном субъекте РФ. Так, Московский монорельс [URL: https: // transport.mos.ru/metro/monorels], состоящий из одной линии, включен в состав скоростного транспорта города Москвы.

Из 13 известных на текущий момент канатных дорог России 6 — недействующие или находятся на реконструкции, 1 имеет статус объекта культурного наследия, 2 обслуживают исключительно курортные зоны и только 4 имеют статус общественного транспорта (Московская канатная дорога [URL: https: // srkvg.ru/kanatnaya-doroga/], Нижегородская канатная дорога [URL: https: // nnkd.ru/], Пятигорская канатная дорога [URL: https: // kanatkakmw.ru/], Уфимская канатная дорога [URL: https: // vk.com/cablewayufa]).

Аналогичная ситуация и с фуникулерами. Из трех существующих в России только один из них используется в качестве общественного транспорта — Владивостокский фуникулер (вместимость его вагонов составляет 20 мест) [единственный в России фуникулер — общественный транспорт. И находится он во Владивостоке // URL: https: // dzen.ru/a/Zfm8UwsdZHlwqIL6; URL: https: // yandex.ru/maps/org/funikuler/241134440580/?ll=131.900909%2C43.115859 &z=16], два остальных (фуникулер санатория Сочинский, Фуникулер санатория имени Орджоникидзе (недействующий)) предназначены для обслуживания посетителей оздоровительных учреждений и не относятся к общественному транспорту.

Характеризуя внеуличный транспорт, с точки зрения целей уголовно-правовой квалификации хулиганства на транспорте представляется возможным отметить, что подвижной состав метрополитена и монорельса в целом соответствует требованиям к транспорту общего пользования и обладает признаками, отражающими специфику места совершения «транспортного» хулиганства. Однако в отношении двух других видов внеулич-

ного транспорта существует целый ряд ограничений, которые не позволяют их в полной мере считать таковыми.

Если говорить о канатных дорогах, то учитывая, что протяженность их маршрутов составляет не более 3,7 км, продолжительность поездки не превышает 12,5 минут, а также то, что вместимость вагонов только Пятигорской канатной дороги составляет 20 человек (остальные 8 и менее человек) следует сделать вывод, что условия, характеризующие квалифицирующий признак, предусмотренный п. «в» ч. 1 ст. 213 УК, в полной мере может быть установлен только при совершении преступления на одной из них — на Пятигорской канатной дороге.

Аналогичным образом обстоит дело и с фуникулерами. Так, Владивостокский фуникулер формально соответствует предъявляемым к пассажирскому транспорту общего пользования требованиям (входит в систему общественного транспорта, вместимость вагонов 20 человек), и соответственно хулиганство, совершенное на нем, может квалифицироваться как совершенное на ином транспорте общего пользования. Однако учитывая незначительную протяженность (183 м) и максимальное время в пути от крайних станций, не превышающее 1,5 минут, фактическое совершение деяний, выражающихся в грубом нарушении общественного порядка выражающего явное неуважение к обществу, представляется маловероятным, в связи с чем квалифицирующий признак практически неприменим на практике.

Что касается организации деятельности внеуличного транспорта, то в соответствии с установленным порядком (ст. 6, 7 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ) правила пользования им устанавливаются органами исполнительной власти субъектов РФ на основании типовых правил (приказ от 29 декабря 2018 г. № 485 «Об утверждении типовых правил пользования фуникулером транспортным (наземной канатной дорогой транспортной)»), разработанных Минтрансом России, отдельными подзаконными актами регламентирована техническая эксплуатация метрополитенов (приказ Минтранса России от 21 декабря 2018 г. № 468 «Об утверждении типовых правил технической эксплуатации метрополитена») и канатных дорог (приказ Ростехнадзора от 13 ноября 2020 г. № 441 «Об утверждении федеральных норм и правил в области промышленной безопасности “Правила безопасности пассажирских канатных дорог и фуникулеров”»).

Правила пассажирских перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом регламентированы как федеральным законодательством (главы 3—6 Федерального закона от «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»), так и подзаконными актами (постановление Правительство РФ от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»).

Если говорить об основных видах деятельности, в которых задействуется пассажирский автомобильный и городской наземный электротранспорт, то согласно Общероссийскому классификатору видов экономической деятельности (ОКВЭД 2) ОК 029-2014 (принят и введен в действие приказом Росстандарта от 31 января 2014 г. № 14-ст) автобусы, трамваи и троллейбусы в основном задействуются в перевозках пассажиров в городском и пригородном сообщении. Перевозки по маршрутам междугородного и международного сообщения прежде всего относятся к пассажирским автобусам. Также поездки могут проходить по туристическим или экскурсионным маршрутам (подп. 49.31.2—29.31.23, 49.39—49.39.13, 49.39.32—49.39.34 ОКВЭД 2).

Метрополитен, а также фуникулеры, подвесные канатные дороги и иные подъемники задействуются в городских и пригородных пассажирских перевозках, являясь частью городской или пригородной транспортной системы (подп. 49.31.24, 49.31.25 ОКВЭД 2).

Таким образом, приведенные в законодательстве и подзаконных актах РФ признаки пассажирского автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта и внеуличного транспорта общего пользования позволяют утверждать, что хулиганство надлежит квалифицировать как совершенное на ином транспорте общего пользования при установлении следующих обстоятельств: преступление совершено в автобусе, трамвае, троллейбусе, электробусе, в вагонах метрополитена, монорельсовой дороги, канатной дороги или фуникулера, которые предназначены для осуществления пассажирских перевозок в режиме городского или внеуличного общественного транспорта, что наглядно можно отразить в виде отдельной схемы (рис. 1).

Безусловно, ряд ключевых моментов, определяющих подходы к квалификации хулиганства на транспорте, изложенные в представленной работе, все же удалось раскрыть в рамках внесенных изменений (подп. 1 (2) п. 3 постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 ноября 2024 г. № 36 «О внесении изменений в некоторые постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации по уголовным делам») в профильное постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2007 г. № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений».

В ходе работы над поправками, в части выработки подходов к квалификации хулиганства, совершенного на транспорте, положительно отмечен вклад рабочей группы МВД России, основанный на научных разработках, представленных в настоящем исследовании [Видеотрансляция выступления судьи Верховного Суда РФ Сабурова Дмитрия по проекту постановления «О внесении изменений в некоторые постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации по уголовным делам» // https: // rutube.ru/video/6e92555801aeafab05847dd53276c239/ (дата обращения 19 февраля 2025 г.)].

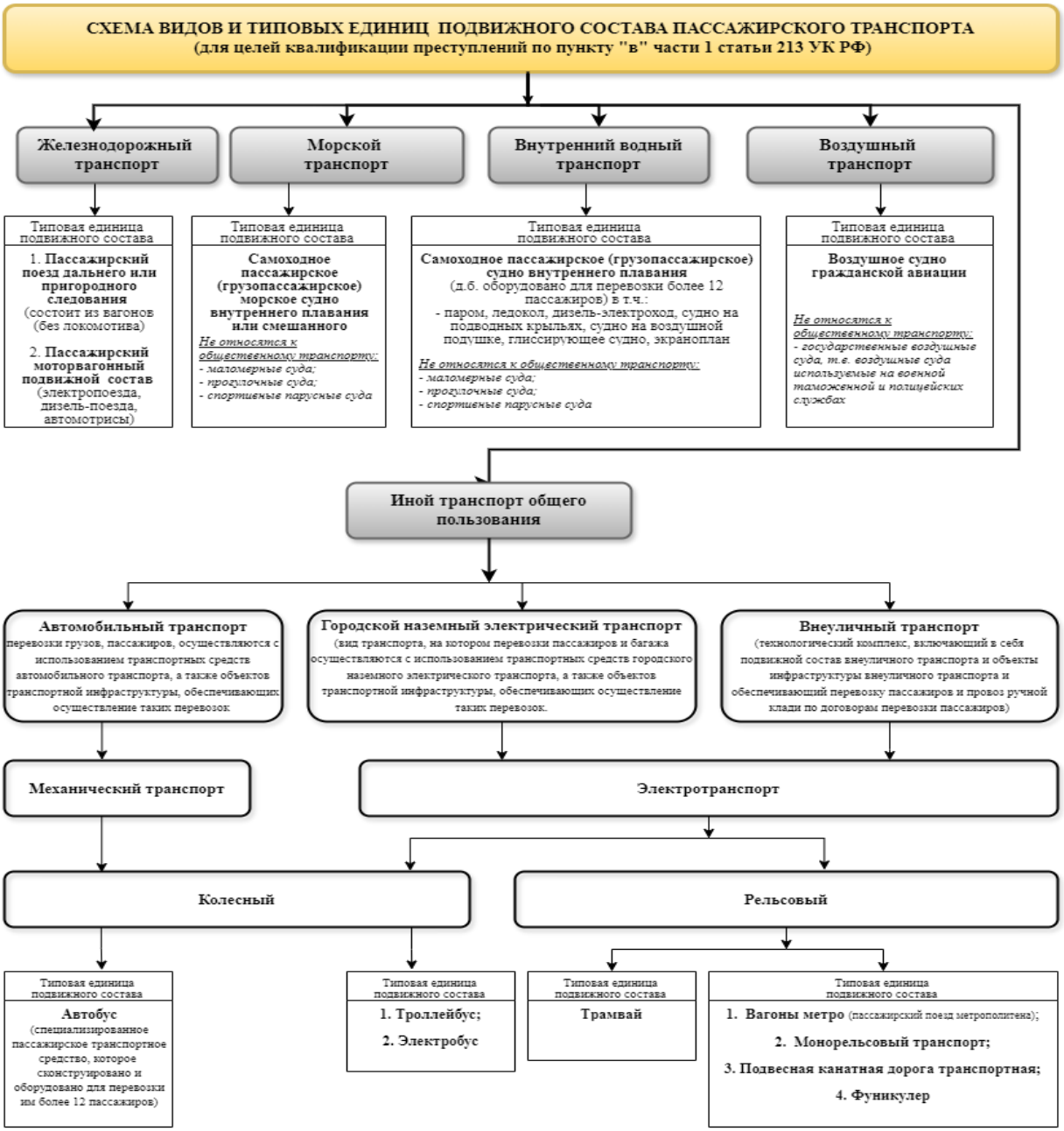


Рис. 1

Но все же, учитывая ограниченный характер постановлений Пленума Верховного Суда РФ, представляется, что некоторые ключевые моменты, имеющие значение для правоприменительной практики, все еще требуют дополнительного пояснения.

Список источников

1. Белокобыльский, Н. Н. Понятие транспортного средства в уголовном праве РФ / Н. Н. Белокобыльский // Вестник Московского университета. — Серия 11. Право. — 2012. — № 4. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-transportnogo-sredstva-v-ugolovnom-prave-rf (дата обращения: 4 марта 2025 г.).
2. Белокобыльский, Н. Н. Транспортная безопасность. Термины. Понятия. Определения : словарь / Н. Н. Белокобыльский. — Москва : Статут, 2017.
3. Бугера, Н. Н. Проблемы толкования понятия «Механическое транспортное средство» в рамках статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации / Н.

Н. Бугера, О. Н. Штаб // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2019. — № 2. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/problemy-tolkovaniya-ponyatiya-mehanicheskoe-transportnoe-sredstvo-v-ramkah-stati-264-ugolovnogo-kodeksa-rossiyskoy-federatsii (дата обращения: 4 марта 2025 г.).
4. Киселев, И. П. Внеуличный транспорт современных городов: к вступлению в силу нового федерального закона / И. П. Киселев // Транспорт Российской Федерации. — 2018. — № 5 (78). — С. 7—12.
5. Коробеев, А. И. Транспортные преступления: проект новый — недостатки старые / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 10 (107). URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/transportnye-prestupleniya-proekt-novyy-nedostatki-starye (дата обращения: 4 марта 2025 г.).
6. Сабанин, С. Н. Транспортное средство как место совершения преступления с хулиганскими побуждениями / С. Н. Сабанин, Ю. В. Балашова // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2019. — № 2. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/transportnoe-sredstvo-kak-mesto-sovershenia-prestupleniya-s-huliganskimi-pobuzhdeniyami (дата обращения: 4 марта 2025 г.).
7. Крылов, И. С. Транспорт как место совершения уголовно наказуемого хулиганства: так ли все очевидно или есть нюансы? / И. С. Крылов // Научный портал МВД России. — 2024. — № 3(67). — С. 86—93.

References

1. Belokobyl'skiy, N. N. Ponyatiye transportnykh sredstv v ugolovnom prave RF / N. N. Belokobyl'skiy [The concept of a vehicle in criminal law of the Russian Federation] // Vestnik Moskovskogo universiteta. — Seriya 11. Pravo. — 2012. — № 4. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-transportnogo-sredstva-v-ugolovnom-prave-rf (data obrashcheniya: 4 marta 2025 g.).
2. Belokobyl'skiy, N. N. Transportnaya bezopasnost'. Terminy. Ponyatiya. Opredeleniya : slovar' [Transport safety. Terms. Concepts. Definitions: dictionary] / N. N. Belokobyl'skiy. — Moskva : Statut, 2017.
3. Bugera, N. N. Problemy tolkovaniya ponyatiya «Mekhanicheskoye transportnoye sredstvo» v stat'yakh 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii [Problems of Interpreting the Concept of "Mechanical Vehicle" within the Framework of Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation] / N. N. Bugera, O. N. Shtab // Vestnik Ural'skogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2019. — № 2. URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/problemy-tolkovaniya-ponyatiya-mehanicheskoe-transportnoe-sredstvo-v-ramkah-stati-264-ugolovnogo-kodeksa-rossiyskoy-federatsii (data obrashcheniya: 4 marta 2025 g.).
4. Kiselev I. P. Vneulichnyy transport sovremennykh gorodov: k vstupleniyu v silu novogo federal'nogo zakona [Off-street transport of modern cities: towards the entry into force of the new federal law] / I. P. Kiselev // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2018. — № 5 (78). — S. 7—12.
5. Korobeyev, A. I. Transportnyye derev'ya: proyekt novyy — nedostatki starykh [Transport crimes: new draft - old shortcomings] / A. I. Korobeyev, A. I. Chuchayev // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2019. — № 10 (107). URL: https: // cyberleninka.ru/article/n/transportnye-prestupleniya-proekt-novyy-nedostatki-starye (data obrashcheniya: 4 marta 2025 g.).
6. Sabanin, S. N. Transportnoye sredstvo kak mesto sovershenia prestupleniy s khuliganskimi pobuzhdeniyami [Vehicle as a place of commission of a crime with hooligan motives] / S. N. Sabanin, YU. V. Balashova // Vestnik Ural'skogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2019. — № 2. URL: https: // cyberlenin-

ka.ru/article/n/transportnoe-sredstvo-kak-mesto-sovershеniya-prestupleniya-s-huliganskimi-pobuzhdeniyami (data obrashcheniya: 4 marta 2025 g.).
7. Krylov I. S. Transport kak mesto sovershеniya ugolovnogo prestupleniya nazvannogo khuliganstva: tak li vse ochevidno ili yest' nyuansy? [Transport as a place of committing criminal hooliganism: is everything so obvious or are there nuances?] / I. S. Krylov // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2024. — № 3(67). — S. 86—93.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 47—58.
Transport law and security. 2025; (2(54)):47—58.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Научная статья
УДК 343.3/.7

Ценность и безопасность жизни человека в контексте уголовно-правовой казуистики и здравого смысла (по материалам судебной практики в сфере транспорта)

Сафонов Владимир Николаевич,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры уголовного права Северо-Западного филиала,
Университет правосудия имени В. М. Лебедева,
федеральный судья (в отставке),
Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. В контексте существенных потерь человеческих жизней, которые несет современное российское общество в сфере транспорта, автором поставлена цель исследования реальной защиты этого блага в обозначенной области. С позиций диалектического подхода к содержанию и сущности любого социального явления автор обращается к проблемным аспектам ответственности за причинение смерти человеку при управлении транспортным средством. Руководствуясь различными методы исследования (системный, логический, сравнительный и собственно — юридический), автор анализирует современную нормативную базу в части транспортных преступлений, материалы судебной практики и последние наиболее актуальные публикации, посвященные исследованию преступлений в сфере управления транспортными средствами. На основании анализа судебной практики, в частности, постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», и процессуальных решений нижестоящих судов РФ констатируется необоснованное расширение судебного подхода при квалификации причинения смерти потерпевшим, когда это связано с фактическим управлением транспортными средствами виновными, не по специальным нормам главы 27 УК РФ, а по более мягкой общей норме (ст. 109 УК РФ). Делаются выводы о неэффективности уголовно-правовой охраны жизни человека в сфере транспорта вследствие подобного квалификационного подхода правоприменителя и, как следствие, через символическое наказание, что влечет «девальвацию» жизни человека как объекта уголовно-правовой охраны и ее неэффективную защиту. Предлагается изменение судебных подходов к квалификации подобных преступлений.

Ключевые слова: неосторожное причинение смерти; нарушение Правил дорожного движения; транспортное средство; управление транспортным средством.

Для цитирования: Сафонов В. Н. Ценность и безопасность жизни человека в контексте уголовно-правовой казуистики и здравого смысла (по материалам судебной практики в сфере транспорта) // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 47—58.

Original article

The value and safety of human life in the context of criminal-legal casuistry and common sense (based on judicial practice in transport)

Vladimir N. Safonov,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Criminal Law of the North-West Branch,
University of Justice named after V. M. Lebedev,
federal judge (retired),
Saint-Petersburg, Russia

Abstract. In the context of significant losses of human lives that modern Russian society suffers in the sphere of transport, there has been set the goal to study their real protection in the designated area. From the standpoint of a dialectical approach to the content and essence of any social phenomenon, the author addresses the problematic aspects of responsibility for causing death to a person while driving a vehicle. According to various research methods (systemic, logical, comparative and, in fact, legal), there has been analyzed the modern regulatory framework in terms of transport crimes, materials of judicial practice and the latest most relevant publications devoted to the study of crimes in the field of driving vehicles. Based on the analysis of judicial practice, in particular, the Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the RF of December 9, 2008 No. 25 "On judicial practice in cases of crimes related to the violation of traffic rules and the operation of vehicles, as well as their illegal seizure without the intent to steal", and procedural decisions of lower courts of the Russian Federation, there has been determined an unjustified expansion of the judicial approach to the classification of causing death to victims, when this is related to the actual driving of vehicles by a guilty party, not according to the special norms of Chapter 27 of the CC of the RF, but according to a more lenient general norm (Article 109 of the CC of the RF). There have concluded about the inefficiency of criminal-legal protection of human life in the sphere of transport due to such a qualification approach of the law enforcement officer and, as a consequence, through symbolic punishment, which entails "devaluation" of a human life as an object of criminal-legal protection and its ineffective protection. There has been proposed a change in judicial approaches to the qualification of such crimes.

Keywords: careless causing of death; violation of traffic rules; vehicle; driving a vehicle.

For citation: Safonov V.N. The value and safety of human life in the context of criminal-legal casuistry and common sense (based on judicial practice in transport) // Transport law and security. 2025; (2(54)):47–58.

© Сафонов В. Н., 2025

Жизнь человека — наивысшая ценность. Конституционное положение о непреложной значимости и охране жизни человека (ст. 20) транслируется во множество положений УК РФ.

Актуальные научные исследования показывают чрезвычайную актуальность проблемы безопасности жизни человека в сфере транспорта [9, стр. 148—150]. В. И. Шиян правомерно констатирует: «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, обоснованно относят к угрозам не только транспортной, но и национальной безопасности

государства» [8, стр. 58]. Число жертв впечатляет: «Так, по данным Госавтоинспекции на территории Российской Федерации в 2023 г. только в ДТП погибло 14 504 человека (из них дети в возрасте до 18 лет — 788; в 2022 г. — 749), ранено 166 500 (из них каждый седьмой несовершеннолетний в возрасте до 18 лет — 23 889 человек; в 2022 г. — 21 872). Таким образом, в 2023 г. по сравнению с 2022 г. возросло: общее количество погибших (+2,3%) и раненых (+4,3%); количество погибших (+5,2%) и раненых (+9,2%) несовершеннолетних. Каждый пятый пострадавший становится инвалидом» [8, стр. 61].

Несложно заметить, что лишь число погибших в транспортных преступлениях в современной России за один год сопоставимо с числом погибших советских военнослужащих за 10 лет боевых действий СССР в Афганистане… Увы, картина оказывается неполной по причине того, что определенный массив причинения гражданам вреда здоровью и смертей в результате управления транспортными средствами остается неучтенным вследствие квалификационных хитросплетений.

Жизнь человека в качестве объекта посягательства и, следовательно, уголовно-правовой охраны, предусмотрена целым рядом статей УК РФ. Такое многообразие правовых значений жизни человека зависит от ряда причин:

— ее нормативной закрепленности в составе преступления как объекта посягательства по «вертикали» и (или) по «горизонтали»;

— «встроенности» деяния и его последствий в ту или иную социальную сферу (производство, военная служба, государственная служба и т.п.);

— формы вины деяния;

— отношения виновного к последствиям;

— особенностей диспозиции нормы;

— особенностей объективной стороны деяния;

— особенностей субъекта деяния и т.п.

Так, «при стечении» в деянии той или иной совокупности объективных и субъективных признаков, лишение жизни человека может быть признано простым убийством (ч. 1 ст. 105 УК РФ), квалифицированным (п. «а»—«о» ч. 2 ст. 105), одним из привилегированных его видов (ст. 106—108 УК). Ответственность за неосторожное причинение смерти при наличии всех признаков состава определяется ст. 109 УК РФ.

Несложно заметить, что форма вины и наличие либо отсутствие обстоятельств, смягчающих или отягчающих наказание, за лишение жизни человека может отличаться весьма существенно и даже кратно, что объяснимо с позиций дифференциации уголовной ответственности, представляющей собой разделение, расслоение последней в уголовном праве, результатом чего становятся различные уголовно-правовые последствия [3, стр. 274].

«Средства дифференциации уголовной ответственности следует отличать от оснований таковой» [5, стр. 240]. Л. Л. Кругликов и В. Ф. Лапшин считают, что в основе дифференциации лежит характер общественной

опасности запрещенного уголовным законом деяния, а результатом осуществления дифференциации становятся уголовно-правовые нормы, предусматривающие основные, квалифицированные и привилегированные составы преступлений [4, стр. 4—8].

Это убедительно демонстрирует законодательная практика. Возвращаясь к жизни человека как объекту посягательства, напомним, что это благо помимо перечисленных выше правовых предписаний предусмотрена в ряде норм в качестве дополнительного объекта умышленных (п. «в» ч. 3 ст. 126, ч. 3 ст. 127, ч. 3 ст. 127.1, ч. 3 ст. 127.2, п. «а» ч. 4 ст. 131, п. «а» ч. 4 ст. 132, п. «б» ч. 3 ст. 205 и другие статьи УК РФ) и неосторожных преступлений (ч. 2, 3 ст. 143 и другие нормы УК РФ).

Дифференциация уголовной ответственности выражается в том числе и в конструировании специальных норм. В обобщенном виде можно утверждать, что специальные нормы учитывают особенности правоотношений и, как правило, усиливают уголовную ответственность в связи с несоблюдением лицом специальных правил, призванных обеспечивать порядок правоотношений с учетом характера грозящей опасности.

Относительно целесообразности введения специальных норм в уголовное законодательство Ю. С. Караваева замечает: «Если иметь в виду нормы, устанавливающие ответственность за преступления, совершенные в связи со статусно-ролевым положением лица, то речь идет о частных формах преступного использования должностного, служебного, профессионального и иных статусов либо их конкретных разновидностей, чья общественная опасность отличается от типовой, уже учтенной законодателем в санкциях общих норм» [2, стр. 73—74]. Исследователи акцентируют внимание на том, что «специальную уголовно-правовую норму отличает, во-первых, специфика ее конструкции, а во-вторых, особое основание, вызвавшее необходимость ее появления» [2, стр. 71].

Чаще всего появление специальных норм обусловлено особенностями общественных отношений, сферу которых они регулируют, признаками субъекта преступления. Среди наиболее известных и часто применяемых в судебной практике специальных норм — те, что связаны с причинением вреда здоровью или смерти человека при несоблюдении специальных правил. Думается, что сюда относятся и нормы, предусмотренные статьями УК РФ о преступлениях в сфере функционирования транспорта (гл. 27 УК РФ), безусловный «лидер» среди которых — ст. 264 УК РФ. Напомним, что диспозиция простого состава этого преступления связана с нарушением лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, когда это нарушение повлекло по неосторожности соответствующие последствия, например, причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1 ст. 264 УК РФ). Ответственность за это преступление в квалифицированных составах (ч. 2—6) зависит от характера последствий (причинение смерти по неосторожности в ч. 3 и причинение

смерти двум или более лицам в ч. 5), либо от квалифицирующих признаков — оставление места совершения преступления, состояние опьянения, совершение этого деяния лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами — ч. 2, 4, 6).

Исследователи неслучайно именуют преступления, связанные с нарушением некоторых специальных правил (например, ст. 215, 216, 217 УК РФ), составами поставления в опасность [1].

Законодатель, вводя специальные нормы, возлагает на соответствующие субъекты повышенные обязательства придерживаться предусмотрительного поведения. В транспортных преступлениях это диктуется управлением источником повышенной опасности, когда нарушение специальных правил может привести и, к сожалению, часто приводит к тяжким последствиям, в том числе нередко касаясь сразу нескольких потерпевших.

Казалось бы, технико-юридически законодатель, регулярно обнаруживая интерес к редакции норм гл. 27 УК РФ, обеспечил надлежащую уголовно-правовую охрану граждан, общества и государства в рассматриваемой сфере. Однако практическая сторона дела выглядит несколько иначе. Так, в п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» высший судебный орган страны рекомендовал нижестоящим судам следующий подход: «Действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при ремонте транспортных средств, производстве погрузочно-разгрузочных, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, должны квалифицироваться по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований охраны труда».

Нами изучено 100 судебных решений (в основном-приговоров), размещенных на сайтах судов и электронном портале «Судакт.ру» по делам о преступлениях, когда вследствие ненадлежащего управления транспортным средством или его эксплуатации потерпевшим причинялась смерть. Изучение материалов судебной практики показало, что повсеместно суды сужают сферу действия ст. 264 УК РФ за счет ограничительного толкования понятий «управление транспортным средством», «дорога», «дорожное движение», расширяя тем самым сферу применения ст. 109 УК РФ. Не расценивались в качестве деяний, предусмотренных ст. 264 УК РФ, те случаи, когда смерть потерпевшему (либо нескольким лицам), причинялись на лесной дороге, при движении в поле не в ходе производства работ, на территории предприятий, на открытой местности вне дорог. Характерно, что нередко водители при этом находились в состоянии опьянения, которое

несущественно влияло на наказание, поскольку квалификация по ст. 109 УК РФ не связана с опьянением в качестве квалифицирующего признака деяния в отличие от ст. 264 УК РФ. В итоге суды в случае причинения смерти потерпевшему при перечисленных обстоятельствах квалифицировали такие деяния по ч. 1 ст. 109 УК РФ.

Обращает на себя внимание и практика назначения наказаний: 41% наказаний составили исправительные работы сроком один год с удержанием 5% из заработка, 28% — исправительные работы сроком один год с удержанием 10% из заработка. На оставшиеся 31% процессуальных решений примерно поровну приходились: освобождение от уголовной ответственности за примирением с потерпевшим, ограничение свободы, лишение свободы (преимущественно условное), освобождение от уголовной ответственности за истечением срока давности привлечения к уголовной ответственности.

В 5% случаев действия лиц, управлявших транспортным средством, квалифицировались по ч. 2 ст. 109 УК РФ, когда это причинение смерти человеку связывалось с выполнением водителем профессиональных обязанностей.

Заметим, что в случае признания таких деяний сферой юрисдикции ст. 264 УК РФ, размер наказания возрастал бы существенно, если не кратно, что полнее соответствовало бы общественной опасности деяний и причиненным последствиям. Более эффективным было бы и достижение цели наказания — предупреждение аналогичных преступлений.

Изучение практики уголовно-правовой охраны жизни человека предыдущих десятилетий в рассматриваемой сфере порождает мысль о неестественности либеральной практики последних лет. Мы далеки от упрощенного, «арифметического» определения ценности жизни человека, но нередко наказательная практика за лишение человека жизни при тех или иных «транспортных» обстоятельствах ставит в тупик своей либеральностью.

Для наглядности обратимся к примерам судебных решений. Так, Орджоникидзевский районный суд Республики Хакасия признал виновным водителя автомобиля в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 109 УК РФ. Последний в течение дня за несколько приемов употребил значительный объем спиртного, перемещался на автомобиле, будучи в состоянии опьянения. Проснувшись за рулем своего автомобиля, он, не приняв мер предосторожности, проследовал от берега реки домой и в момент трогания с места задавил одного из компаньонов. Суд назначил виновному наказание в виде ограничения свободы сроком на один год с возложением соответствующих обязанностей. Характерно, что обоснование вменения осужденному не более строгого преступления (ст. 264 УК РФ), а более мягкого — общеуголовного (ч. 1 ст. 109 УК РФ) суд «нашел» в показаниях свидетеля — инспектора ДПС, который пояснил следующее: «Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные

пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Дорожным движением признается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Таким образом, дорожным движением может признаваться лишь такое движение, которое происходит в пределах дороги, и соответственно, правила дорожного движения не применяются в той местности, которая не является дорогой. Так, дорогой, например, не является местность, на который нет полосы земли, специально предназначенной для движения транспортных средств. В том случае, если полоса земли используется в случае необходимости, используется для одноразового пересечения местности, она также дорогой не является. Таким образом, если водитель двигался по берегу реки или полю, где не имелось специально предназначенной для движения транспортных средств полосы земли, то его действия не регулируются правилами дорожного движения» [приговор Орджоникидзевского районного суда (Республика Хакасия) по уголовному делу от 15 декабря 2016 г. № 1-93/2016 [https: // sudact.ru/ (дата обращения: 22 апреля 2025 г.)]. Характерно, что никаких своих доводов в обоснование вменения общеуголовной нормы суд не привел. Возникает ощущение, что инспектор ДПС с целью «восполнения нормативного вакуума» фактически привлекался в качестве специалиста, а не допрашивался в качестве свидетеля по делу.

Не впадая в патетику, тем не менее оставляем за собой право на вопрос о реальном признании ценности и обеспечении безопасности жизни человека в конкретных ситуациях. Искусственные лингвистические конструкции вроде «полоса земли, используемая для одноразового пересечения местности», трактовка дороги, понимание управления транспортными средствами, — вся эта уголовно-правовая казуистика в конкретных ситуациях исключает эффективную охрану жизни человека.

Отсутствие убедительного обоснования квалификации по ч. 1 ст. 109, а не по ст. 264 УК РФ — общая и нередкая практика судов. Так, Жигаловским районным судом Иркутской области осужден за неосторожное причинение смерти потерпевшему (ч. 1 ст. 109 УК РФ) водитель грузовика. Этот работник, отъезжая задним ходом от общежития на территории жилого городка предприятия, не принял мер по безопасному управлению транспортным средством и насмерть задавил пешехода. Опять так же, как и в предыдущем случае, вместо судебного обоснования квалификации суд ссылается на показания свидетеля — начальника отдела управления жизнеобеспечения предприятия о том, что жилой городок обнесен забором и по нему проложены бетонные плиты для прохода рабочих, а как таковой дороги (проезжей части) на территории жилого городка нет [приговор Жигаловского районного суда Иркутской по уголовному делу от 22 февраля 2024 г. № 1-8/2024 // https: // sudact.ru/ (дата обращения: 22 апреля 2025 г.)].

Здесь, казалось бы, в ситуации вполне понятной, отыскиваются основания не считать это деяние нарушающим специальные правила. Итог: год исправительных работ с удержанием из заработной платы 5%, другими словами — наказание, несопоставимое с характером нарушений Правил дорожного движения и наступившими последствиями.

Настаивая на небезупречности квалификационной практики судов в подобных случаях, укажем на аргумент в пользу нашей позиции: сами же суды, квалифицируя деяния водителей «за отсутствием» дороги, дорожного движения или управления, перечисляя нарушения лиц, управлявших транспортными средствами, ссылаются на положения Правил дорожного движения РФ.

При общем тренде не вменять ст. 264 УК РФ, когда тяжкий вред здоровью или смерть потерпевшего причинялись «в отсутствие» дороги, дорожного движения или управления транспортным средством в узком смысле этих понятий, лишь очень редкие судебные решения выбивались из подобной практики. Однако вышестоящие суды отменяли такие решения. Так, Тамбовский районный суд Тамбовской области на основании ст. 237 УПК РФ возвратил прокурору уголовное дело о преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 109 УК РФ, для решения вопроса о вменении более тяжкого преступления, связанного с нарушением правил управления транспортным средством, указав следующее. «Водитель грузового автофургона, в период с 03 до 04 часов, находясь в состоянии алкогольного опьянения, управляя транспортным средством, совместно с пассажиром двигался по полевой дороге от с. Поповка в сторону с. Смеловка Тамбовского района Тамбовской области. В результате возникшего между ними конфликта водитель остановил транспортное средство, и потерпевшая покинула кабину автомобиля, а водитель продолжил движение. Проехав некоторое расстояние, он решил вернуться за женщиной, для чего стал осуществлять движение задним ходом по полю, на котором произрастают сельскохозяйственные культуры, в непосредственной близости к полевой дороге с грунтовым покрытием. Вместе с тем, осуществляя движение задним ходом на крупногабаритном автомобиле в условиях темного времени суток по неосвещенному участку местности, без достаточных к тому оснований, не предвидел наступления общественно-опасных последствий своих действий в виде наезда на двигающуюся пешком во встречном ему направлении потерпевшей, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть наступление указанных последствий, проявив тем самым преступную небрежность, в результате чего допустил наезд задней частью автомобиля на женщину, причинив ей многочисленные телесные повреждения, квалифицирующиеся как тяжкий вред по признаку опасности для жизни, от которых она скончалась». Но Тамбовский областной суд по апелляционному представлению прокурора отменил данное постановление, поскольку водитель управлял грузовиком и двигался не по дороге, исходя из положений Пра-

вил дорожного движения РФ [апелляционное постановление Тамбовского областного суда по делу от 6 декабря 2018 г.№ 22-1537/2018 // https: // sudact.ru/ (дата обращения: 22 апреля 2025 г.)].

Возникает ощущение несоответствия смысла нормы, предусмотренной ст. 264 УК РФ, да и здравого смысла, с одной стороны [6], и сложившейся судебной практики — с другой. И все же позиция судов, стоящих на позициях буквального, а не ограничительного толкования ст. 264 УК РФ, видится более убедительной. Так, в Чеховский городской суд Московской области поступило уголовное дело по ч. 1 ст. 109 УК РФ. Из материалов дела усматривалось, что лишенный права управления транспортным средством обвиняемый в нетрезвом состоянии приехал на место отдыха со знакомыми. В дальнейшем, решив отогнать автомобиль к своему дому, он стал выезжать с места отдыха задним ходом и насмерть задавил своего знакомого. Возвращая уголовное дело прокурору в порядке ст. 237 УПК РФ для решения вопроса о перепредъявлении обвинения на ст. 264 УК РФ, суд указал следующее: «Диспозиция ст. 264 УК РФ, не содержит никаких упоминаний об ответственности за совершение именно дорожно-транспортного происшествия, именно на участке дороги или прилегающей к ней территории, повлекшей смерть именно пешехода. Названной нормой предусмотрена ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжких последствий. Все установленные по настоящему уголовному делу обстоятельства и полученные по делу доказательства однозначно свидетельствуют о том, что в данном конкретном случае в действиях (ФИО) имели место нарушения правил дорожного движения, повлекшие по неосторожности причинение смерти потерпевшему» [постановление Чеховского городского суда по делу от 7 декабря 2016 г. № 1-322/2016 // https: // sudact.ru/ (дата обращения: 22 апреля 2025 г.)].

Таким образом, в рассматриваемой сфере возникли правовая неопределенность [7] и неоднозначная судебная практика, причина которой кроется в ограничительном толковании судами положений ст. 264 УК РФ. Следствием этого стала ненадлежащая охрана человеческой жизни.

Постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2024 г. № 21 цитированный выше п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 был дополнен абз. 1 следующего содержания: «Судам следует иметь в виду, что Правилами устанавливается порядок движения транспортных средств как по дороге, под которой понимается обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения, включающая в себя одну или несколько проезжих частей, трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии, так и по непосредственно прилегающей к дороге территории, не предназначенной

для сквозного движения транспортных средств (пункт 1.2 Правил). С учетом этого ответственность по статье 264 УК РФ наступает за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, допущенные в пределах обустроенных или специально приспособленных для движения транспортных средств полос земли или поверхности искусственных сооружений, прилегающих к ним территорий (например, во дворах многоквартирных домов, в коттеджных поселках, на автостоянках, автозаправочных станциях, территориях организаций), а также на иных приспособленных и используемых водителями для движения транспортных средств участках местности, проложенных в лесу, в поле, по ледовой поверхности реки или озера, и др.».

Указанной рекомендательной новеллой высший судебный орган страны оптимизировал обеспечение безопасности жизни и здоровья человека в сфере транспорта. Однако еще остается казуистический «задел», который может «показать себя» трактовкой понятий:

— обустроенных или специально приспособленных для движения транспортных средств полос земли или поверхности искусственных сооружений;

— иных приспособленных и используемых водителями для движения транспортных средств участках местности.

В качестве заключения укажем на следующее. Неуместно либеральная трактовка этих и других (например, управления транспортным средством) понятий, представляющая собой ограничительное толкование ст. 264 УК РФ, может привести к минимизации рекомендаций Верховного Суда РФ и ослаблению уголовно-правовой охраны жизни и здоровья граждан в транспортной сфере. Эффективность уголовно-правовой охраны жизни и здоровья человека в сфере транспорта требует буквального толкования положений ст. 264 УК РФ, что приведет к разумному сокращению числа случаев, не охватываемых составом преступления (нарушение правил управление транспортным средством), при фактическом управлении таковым.

Список источников

1. Добрынин, И. Н. Нарушение специальных правил безопасности в уголовном праве / И. Н. Добрынин // Наука в современном мире: теория и практика. — 2016. — № 1(4). — С. 163—165.
2. Караваева, Ю. С. «Мертвые» специальные нормы уголовного закона как критерий избыточной (неоправданной) его специализации / Ю. С. Караваева // Правоведение. — 2022. — Том 66. — № 1. — С. 69—79.
3. Кругликов, Л. Л. Средства дифференциации ответственности в Уголовном кодексе 1960 и 1996 годов / Л. Л. Кругликов // Юридическая техника. — 2011. — № 5. — С. 273—280.
4. Кругликов, Л. Л. Особенности правового содержания оснований дифференциации уголовной ответственности / Л. Л. Кругликов, В. Ф. Лапшин // Вестник института: преступление, наказание, исправление. — 2013. — № 1 (21). — С. 4—8.

5. Сафонов, В. Н. Дифференциация уголовной ответственности: вопросы теории и практики / В. Н. Сафонов // Научная сессия ГУАП: Гуманитарные науки: Сборник докладов научной сессии, посвященной Всемирному дню авиации и космонавтики, Санкт-Петербург, 14—22 апреля 2021 г. — Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения, 2021.
6. Сафонов, В. Н. Здравый смысл как правовой принцип и его место в уголовном праве / В. Н. Сафонов // Уголовное законодательство: вчера, сегодня, завтра : Материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 16—17 мая 2018 г. / под редакцией А. Г. Хлебушкина, Т. Н. Тиминой. — Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018.
7. Сафонов, В. Н. Неопределенность уголовно-правового регулирования: сущность, актуальные сферы и пути преодоления / В. Н. Сафонов // Закон. Право. Государство. — 2025. — № 1(45). — С. 152—155.
8. Шиян, В. И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: состояние, тенденции и меры предупреждения / В. И. Шиян // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 3(51). — С. 56—65.
9. Черненко, Н. В. Краткий статистический анализ правоохранительной деятельности в системе транспортной безопасности / Н. В. Черненко // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 4(40). — С. 148—158.

References

1. Dobrynin, I. N. Narusheniye spetsial'nykh pravil bezopasnosti v ugolovnom prave [Violation of special safety rules in criminal law] / I. N. Dobrynin // Nauka v sovremennom mire: teoriya i praktika. — 2016. — № 1(4). — S. 163—165.
2. Karavayeva, YU. S. «Mertvyye» spetsial'nyye normy ugolovnogo zakona kak kriteriy izbytochnoy (neopravdannoy) yego spetsializatsii ["Dead" special norms of the criminal law as a criterion for its excessive (unjustified) specialization] / YU. S. Karavayeva // Pravovedeniye. — 2022. — Tom 66. — № 1. — S. 69—79.
3. Kruglikov, L. L. Sredstva differentsiatsii otvetstvennosti v Ugolovnom kodekse 1960 i 1996 godov [Means of differentiation of responsibility in the Criminal Code of 1960 and 1996] / L. L. Kruglikov // Yuridicheskaya tekhnika. — 2011. — № 5. — S. 273—280.
4. Kruglikov, L. L. Osobennosti pravovogo soderzhaniya osnovaniy differentsiatsii ugolovnoy otvetstvennosti [Features of the legal content of the grounds for differentiation of criminal liability] / L. L. Kruglikov, V. F. Lapshin // Vestnik instituta: prestupleniye, nakazaniye, ispravleniye. — 2013. — № 1 (21). — S. 4—8.
5. Safonov, V. N. Differentsiatsiya ugolovnoy otvetstvennosti: voprosy teorii i praktiki [Differentiation of criminal liability: issues of theory and practice] / V. N. Safonov // Nauchnaya sessiya GUAP: Gumanitarnyye nauki: Sbornik dokladov nauchnoy sessii, posvyashchennoy Vsemirnomu dnyu aviatsii i kosmonavtiki, Sankt-Peterburg, 14—22 aprelya 2021 g. — Sankt-Peterburg : Sankt-Peterburgskiy gosudarstvennyy universitet aerokosmicheskogo priborostroyeniya, 2021.
6. Safonov, V. N. Zdravyy smysl kak pravovoy printsip i yego mesto v ugolovnom prave [Common sense as a legal principle and its place in criminal law] / V. N. Safonov // Ugolovnoye zakonodatel'stvo: vchera, segodnya, zavtra : Materialy yezhegodnoy vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Sankt-Peterburg, 16—17 maya 2018 g. / pod redaktsiyey A. G. Khlebushkina, T. N. Timinoy. — Sankt-Peterburg : Sankt-Peterburgskiy universitet Ministerstva vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii, 2018.

7. Safonov, V. N. Neopredelennost' ugolovno-pravovogo regulirovaniya: sushchnost', aktual'nyye sfery i puti preodoleniya [Uncertainty of criminal law regulation: essence, current areas and ways to overcome it] / V. N. Safonov // Zakon. Pravo. Gosudarstvo. — 2025. — № 1(45). — S. 152—155.
8. Shiyan, V. I. Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta: sostoyaniye, tendentsii i mery preduprezhdeniya [Crimes against traffic safety and transport operation: status, trends and preventive measures] / V. I. Shiyan // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 3(51). — S. 56—65.
9. Chernenko, N. V. Kratkiy statisticheskiy analiz pravookhranitel'noy deyatel'nosti v sisteme transportnoy bezopasnosti [Brief statistical analysis of law enforcement activities in the transport security system] / N. V. Chernenko // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 4(40). — S. 148—158.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 59—73.
Transport law and security. 2025; (2(54)):59—73.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 629.4.027.118

Особенности судебных споров по искам о повреждении поверхности катания колесных пар

Семёнкин Денис Леонидович,
заместитель председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖдПС),
Санкт-Петербург, Россия

Исаев Александр Владимирович,
кандидат технических наук, доцент,
Высшая школа юриспруденции и судебно-технической экспертизы,
Санкт-Петербургский государственный университет Петра Великого,
Санкт-Петербург, Россия

Семенова Кристина Андреевна,
старший преподаватель,
Высшая школа юриспруденции и судебно-технической экспертизы,
Санкт-Петербургский государственный университет Петра Великого,
Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. В настоящей статье анализируется правовой механизм возмещения убытков, причиненных перевозчиком в результате повреждения поверхности катания колесных пар. Тема представляет большую актуальность в связи с широким распространением данной категории дел в судебной практике, а также с учетом того, что колесная пара является одной из самых дорогих сборочных единиц. В статье исследуются особенности оценки и доказывания вреда, причиненного перевозчиком в зависимости от вида дефекта колесной пары, анализируются наиболее эффективные способы документальной и визуальной фиксации повреждений. Результаты исследования могут быть использованы участниками перевозочного процесса в целях успешного разрешения спорных ситуаций не только в судебном, но и в досудебном порядке, что, в конечном счете, будет способствовать повышению эффективности работы единой железнодорожной системы Российской Федерации.

Ключевые слова: ответственность перевозчика; повреждение поверхности катания колесных пар; обязательства вследствие причинения вреда; деликт; деликтная ответственность.

Для цитирования: Семёнкин Д. Л., Исаев А. В., Семенова К. А. Особенности судебных споров по искам о повреждении поверхности катания колесных пар // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 59—73.

Original article

Peculiarities of litigation on claims for damaged rolling surface of wheel pairs

Denis L. Semenkin,
Deputy Chairman of the Association of Railway Rolling Stock Operators (ARRSO),
Saint-Petersburg, Russia

Aleksandr V. Isaev,
Candidate of Technical Sciences, associate professor,
Higher School of Jurisprudence and Forensic Science,
Peter the Great St. Petersburg Polytechnical University,
Saint-Petersburg, Russia

Kristina An. Semenova,
Senior Lecturer,
Higher School of Jurisprudence and Forensic Science,
Peter the Great St. Petersburg Polytechnical University,
Saint-Petersburg, Russia

Abstract. The current paper has presented the analysis of the legal mechanism for compensation for damage caused by the carrier for damaged rolling surface of wheel pairs. The issue is of great relevance due to the widespread use of this category of cases in judicial practice, as well as taking into account the fact that a wheel set is one of the most expensive assembly units. There have been studied the features of estimating and proving damage caused by the carrier depending on the type of defect in the wheel pair and analyzed the most effective methods of documentary and visual recording of damage. The study results can be used by the participants of the transportation to successfully resolve disputes not only in court, but also out of court, which will ultimately contribute to increasing the efficiency of the unified railway system of the Russian Federation.

Keywords: carrier liability; damaged rolling surface of wheel pairs; obligations resulting from causing harm; tort; tort liability.

For citation: Semenkin D.L., Isaev A.V., Semenova K.A. Peculiarities of litigation on claims for damaged rolling surface of wheel pairs // Transport law and security. 2025; (2(54)):59–73.

© Семёнкин Д. Л., Исаев А. В., Семенова К. А., 2025

В настоящее время судебные споры по искам владельцев грузовых вагонов к перевозчику и иным лицам о повреждении поверхности катания колесных пар являются самыми распространенными из категории дел, связанных с повреждением грузовых вагонов и рассматриваемых по правилам ст. 105 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — УЖТ РФ). Объясняется это во многом тем обстоятельством, что колесная пара вагона является одной из самых дорогих сборочных единиц, устанавливаемых под вагон.

В расходах на содержании вагона составляющая по обновлению колесных пар занимает от 20 до 30% от общей суммы. Это приводит к повышенному контролю со стороны владельца вагонов за состоянием колесных пар с обязательной фиксацией каждого факта их повреждения. Только за декабрь 2024 г. арбитражными судами было рассмотрено 26 исков о взыскании с перевозчика убытков, причиненных образованием такой неисправности колесной пары, как выщербина. Из них было удовлетворено 22 иска на общую сумму 18 500 000 руб. [https: // ras.arbitr.ru (дата обращения: 15 мая 2025 г.)].

Колесной парой грузового вагона называется сборочная единица, состоящая из цельнокатаных колес, напрессованных на ось, и буксовых узлов. Колесные пары предназначены для направления движения вагона по рельсовому пути и восприятия всех нагрузок, передающихся от вагона на рельсы и обратно (сил веса, тормозных сил и т.п.). Они должны удовлетворять определенным требованиям: обладать достаточной прочностью, износостойкостью, иметь небольшую собственную массу для снижения неподрессоренной массы вагона и уменьшения динамического воздействия на верхнее строение пути, а также обладать некоторой упругостью для смягчения динамических сил, возникающих при движении вагона. Одной из задач колесной пары является обеспечение требуемого коэффициента сцепления в паре «колесо—рельс», что особенно важно в процессе торможения вагона. Поэтому к техническому состоянию колесной пары предъявляются высокие требования как при изготовлении, так и при дальнейшей эксплуатации и ремонте. Поверхность катания колесной пары должна соответствовать установленному профилю и не иметь трещин, наваров, ползунов и выщербин. В случае образования указанных дефектов, относимых к контактно-усталостным повреждениям поверхности катания колесной пары, такая колесная пара признается неисправной и направляется в ремонтное предприятие для обточки.

Все дефекты колесных пар по причинам образования подразделяются на эксплуатационные, технологические и те, которые состоят в причинно-следственной связи с повреждением. Критерием классификации в данном случае является наличие ответственного лица. Так, эксплуатационные неисправности возникают в результате естественного изнашивания колесной пары (например, тонкий обод или тонкий гребень). Технологические неисправности являются следствием нарушения процесса изготовления элементов, формирования или ремонта колесной пары. Ответственным лицом в данном случае будет являться завод-изготовитель колеса, оси, буксовых узлов или же ремонтное предприятие. Также отдельно выделяют дефекты, образовавшиеся в результате повреждения. Как правило, ответственным в повреждении колесной пары признается лицо, последним эксплуатирующее грузовой вагон, в комплектации которого находится поврежденная колесная пара. В данной статье нас интересуют только не-

исправности колесных пар, возникающие при их повреждении, а именно — при повреждении поверхности катания колесной пары.

Согласно Классификатору неисправностей вагонных колесных пар и их элементов № 1.20.002-2007, утвержденного 7 декабря 2007 г. вице-президентом ОАО «РЖД» В. А. Гапановичем, дефектами поверхности катания колесной пары, которые образуются в результате действий перевозчика, нарушающие технологический процесс, являются выщербины и ползуны.

Причинами образования дефектов на поверхности колесных пар, трактующихся в качестве повреждений, могут являться действия как сотрудников перевозчика, так и противоправные действия третьих лиц, в результате которых происходят сходы подвижного состава с рельс. Последний случай является очень распространенным на путях необщего пользования при выполнении маневровых работ, когда в содержании пути имеются несоответствия требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250 (далее — ПТЭ). Колесным парам сошедшего вагона требуется проведение среднего ремонта, часто влекущего за собой обточку поверхности катания колесной пары [п. 12.15.1.2 Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524 мм) РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, утвержденного протоколом Совета по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ от 19—20 октября 2017 г. № 67 (приняты к руководству и исполнению приказом Минтранса России от 24 ноября 2017 г. № 497)].

Повреждение поверхности катания колесной пары в виде образований ползунов и выщербин является типичным основанием для возникновения деликтной ответственности. Тут сразу может возникнуть вопрос: если в процессе перевозки груза были повреждены колесные пары вагона по ответственности перевозчика, то владелец вагона, не состоящий в договорных отношениях с перевозчиком (в договорных отношениях с перевозчиком состоит грузоотправитель), подает иск к перевозчику, руководствуясь ст. 1064 ГК РФ, то при перевозке порожнего вагона такой владелец вагона уже состоит в договорных отношениях с перевозчиком и повреждение колесных пар в последнем случае должно рассматриваться по правилам возмещением убытков, причиненных ненадлежащим выполнением обязательств перевозчиком, вытекающим из договора. В частности, перевозчик отвечает за сохранность вагона и его комплектующих, что прямо предусмотрено в ст. 105 УЖТ РФ.

Тем не менее и при повреждении деталей вагонов, перевозимых в порожнем состоянии, также следует руководствовать нормами о деликтной ответственности, содержащихся в главе 59 ГК РФ. Во-первых, в предусмотренных законом случаях нормы деликтного права распространяются на возмещение вреда, причиненного в условиях действия договорных от-

ношений [4]. Во-вторых, сохранность грузовых вагонов при перевозках достигается за счет выполнения одних и тех же технических норм, установленных ПТЭ, вне зависимости от того, был вагон груженым или порожним. Соответственно, деяние перевозчика, вследствие которого было осуществлено повреждение колесных пар вагона, образует одинаковый состав правонарушения как при перевозке порожнего, так и при перевозке груженого вагона. И, наконец, в-третьих, судебная практика пошла по пути применения к случаям повреждений колесных пар норм о деликтной ответственности независимо от того, в порожнем или в груженом состоянии был вагон при выявлении повреждений, что, например, подтверждается в решениях арбитражных судов по делам от 7 июля 2023 г. № А40-38644/23-40-435, от 3 апреля 2024 г. № А40-291560/2023, от 9 ноября 2023 г. № А40-165898/2023. Все перечисленные решения были оставлены судами апелляционной и кассационной инстанций без изменений.

Общим условием ответственности перевозчика за утрату, недостачу или порчу груза является вина, которая презюмируется. В этом проявляется отклонение от общих правил ответственности коммерческих организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность (ст. 401 ГК РФ) и отвечающих на началах риска. Перевозчик же несет ответственность за несохранность груза после принятия его к перевозке и до выдачи получателю (иному управомоченному лицу), «если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело» (ст. 796 ГК РФ).

Таким образом, именно перевозчик должен доказать свою невиновность путем ссылки на одно из названных обстоятельств, чтобы освободиться от ответственности [2]. Как отмечали еще дореволюционные ученые-юристы: «получает господство следующее правило: к возмещению убытков обязывает не вина, а сам вред» [5]. Поэтому истец в вопросах возмещения вреда, причиненного колесной паре перевозчиком, должен сосредоточиться на доказывании именно факта причинения вреда в процессе перевозки. Для этого необходимо документальная и визуальная фиксация повреждений колесной пары. При этом такая фиксация должна произойти либо в момент нахождения колесной пары в зоне ответственности перевозчика, либо сразу (в течение одного дня) после подачи вагона на пути необщего пользования грузополучателя вагона или ремонтной организации. В качестве допустимых доказательств здесь должен выступать один из следующих документов: акт общей формы ГУ-23, акт о повреждении вагона ВУ-25, комиссионный акт с приложением фотоматериалов, акт экспертизы Торгово-промышленной палаты с приложением фотоматериалов.

Правила составления актов прямо предусматривают обязанность перевозчика в случае выявления неисправности вагона составлять акт общей формы (п. 81, 82) а также акт о повреждении вагона (п. 93 Правил и Приложение Г) [см. приказ Минтранса России от 27 июля 2020 г. № 256 «Об

утверждении Правил перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, содержащих порядок переадресовки перевозимых грузов, порожних грузовых вагонов с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения, составления актов при перевозках грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, составления транспортной железнодорожной накладной, сроки и порядок хранения грузов, контейнеров на железнодорожной станции назначения»]. При этом при возникновении неисправностей колесных пар перевозчик (в подавляющем большинстве случаев им является ОАО «РЖД») в лице уполномоченных сотрудников часто уклоняется от подписания названных документов. Поэтому владельцы вагонов — будущие истцы по искам о повреждении колесных пар — чаще всего обосновывают свою позицию другим документом — комиссионным актом, составленным в произвольной форме. Для составления комиссионного акта обычно привлекаются эксперты, т.е. лица, имеющие техническое образование (специальные знания) и опыт работы на железнодорожном транспорте. (Так, в споре по делу № А40-221623/24-65-2435, рассмотренном Арбитражном судом г. Москве в качестве доказательства квалификации лиц, осматривающих колесные пары для составления акта комиссионного осмотра, были представлены удостоверения осмотрщиков вагонов [https: // ras.arbitr.ru].) На проведение осмотра колесной пары им выдается доверенность владельца вагона. В комиссионном акте экспертами указываются идентификационные признаки колесной пары, наличие и размеры выявленных на поверхности катания колесной пары дефектов. К комиссионному акту прикладываются фотоматериалы.

Перевозчик в судах часто возражает против применения комиссионных актов, обосновывая свою позицию тем, что в качестве допустимого и необходимого доказательства повреждения колесной пары может применяться только коммерческий акт, акт общей формы и акт ВУ-25, подписанные перевозчиком. Но арбитражные суды практически всегда отвергают возражения ответчика (перевозчика) относительно несостоятельности акта комиссионного осмотра. И это логично, ведь освобождать перевозчика от ответственности в силу отсутствия акта, при этом составление которого зависит исключительно от волеизъявления самого перевозчика (ОАО «РЖД»), несправедливо и противоречит принцу конституционного права — никто не может быть судьей в собственном деле» (решения арбитражного суда г. Москвы от 27 марта 2025 г. по делу № А40-261899/2024 и от 23 мая 2024 г. по делу № А40-301420/2023 и от 19 апреля 2024 г. по делу № А40-233419/2023). Также суды указывают на недобросовестность поведения ответчика (перевозчика), когда он, будучи лицом, на которого законодательно возложена обязанность по составлению коммерческих актов и актов о повреждении вагонов формы ВУ-25, не составляет такие акты, фактически злоупотребляя своим положением.

Как справедливо отмечают суды, «невыполнение перевозчиком требований о составлении актов общей формы и актов о повреждении вагонов не исключает ни самого события появления дефекта колесной пары в процессе перевозки, ни ответственности перевозчика» (решение арбитражного суда г. Москвы от 19 апреля 2024 г. по делу № А40-233419/2023). Пункт 43 приказа Минтранса России от 27 июля 2020 г. № 256 предусматривает возможность удостоверения различных обстоятельств, служащих основанием для ответственности участников перевозочного процесса «иными актами».

Таким образом, сегодня, безусловно, решен вопрос о праве использования в качестве допустимого доказательства о повреждении поверхности катания колесной пары комиссионного акта, составленного экспертами в произвольной форме. При этом в целях баланса интересов и недопущения нарушения прав перевозчика суды требуют извещения перевозчика о проводимом осмотре колесной пары. Извещение обычно оформляется телеграммой, направляемой перевозчику через Центральную станцию связи (филиал ОАО «РЖД»). Отсутствие доказательств уведомления перевозчика для явки на осмотр колесной пары может быть одним из оснований для отказа в удовлетворении исковых требований о повреждении колесной пары (решения арбитражного суда г. Москвы от 14 ноября 2024 г. по делу № А40-212675/2024 и от 9 октября 2024 г. по делу № А40-123505/24-102-1367).

Сложившаяся практика использования специальных знаний экспертов во внесудебной форме для составления комиссионных актов, содержащих все основные сведения о техническом состоянии колесной пары, делает нецелесообразным поиск иных способов фиксации повреждений. Причинно-следственная связь между действиями ответчика и вредом, возникшим в результате образования дефектов на поверхности колесных пар, устанавливается на основании предположения о последствиях, к возникновению которых в обычных условиях гражданского оборота могло привести подобное несоответствие действий перевозчика требованиям правил и инструкций, действующих на железнодорожном транспорте.

«Если возникновение убытков, возмещения которых требует владелец поврежденной колесной пары, является обычным последствием допущенного перевозчиком нарушения обязательства по сохранной перевозке вагонов, то наличие причинной связи между нарушением и доказанными владельцем колесной пары убытками предполагается» (абз. 2 п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств». Данная позиция, в свою очередь, восходит к теории адекватной причинно-следственной связи, суть которой состоит в том, что для установления причинно-следственной связи необходимо, чтобы причиненный вред был нормальным результатом действий ответчика. При этом теория адекват-

ной причинной связи была сформулирована Верховным Судом РФ в приведенном постановлении в виде опровержимой презумпции (при представлении потерпевшим доказательств того, что возникший вред является обычным последствием действий того рода, которые были совершены ответчиком, ответчик по иску о возмещении вреда не лишается возможности доказать, что в данном конкретном случае его действия не привели к таким типичным последствиям), что, по вероятному замыслу авторов постановления, должно позволить при необходимости учесть обстоятельства конкретного дела для принятия справедливого решения [6].

Учеными принято выделять следующие факторы, влияющие на образование контактно-усталостных повреждений колес грузовых вагонов: «Односторонние повреждения колес на сортировочных горках вследствие повышенной скорости входа вагонов на башмаки на немеханизированных горках; неисправности тормозного оборудования, ведущие к повышенным тормозным силам; превышение фактических значений тормозных сил на расчетными (переторможенность), особенно у порожних вагонов; потеря сцепления при нарушениях технологии лубрикации; режимы торможения поезда, ведущие к термомеханическим повреждениям поверхности катания; недостаточное качество изготовления колесной стали, наличие дефектов структуры; недостаточный уровень механических свойств колесной стали; повышенный уровень контактных напряжений и-за неблагоприятных сочетаний различных частей профилей колеса и рельса; попадание на поверхность катания рельса смазочных материалов при нарушении технологии лубрикации или материала груза и др.» [3].

Из анализа перечисленных факторов видно, что почти все они лежат в зоне ответственности перевозчика, а если учесть, что ОАО «РЖД» еще и осуществляет приемку и ввод в эксплуатацию новых цельнокатаных колес через свой филиал — Центр технического аудита (ЦТА), то справедливо и логично возлагать ответственность на перевозчика за образование дефектов по всему спектру причин [https: // opzt.ru/news/v-np-opzht-sostojalos-soveshhanie-po-kachestvu-koles-dlja-zheleznodorozhnogo-podvizhnogo-sostava (дата обращения: 15 мая 2025 г.)].

Правовое обоснование иска обычно строится по следующему стандарту.

Перевозчик должен принимать к перевозке технически исправный вагон (в порожнем или груженом состоянии) в соответствии с разделом 2.5 Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотрщику вагонов) и ст. 20 УЖТ РФ. Всякий вагон, принятый к перевозке без замечаний, признается исправным, что подтверждает определение Верховного Суда РФ от 13 декабря 2022 г. № 305-ЭС22-24096 по делу №А40-138996/2021.

Образование дефектов на поверхности катания колесных пар в виде выщербин или ползунов свидетельствует о нарушении перевозчиком технологии работы с грузовым вагоном в процессе перевозки, например, роспуск вагонов с горки с превышением скоростей (несоответствие дей-

ствий перевозчика требованиям приказа МПС России от 8 сентября 1999 г. № 13 ЦЗ), несоблюдение на сортировочной горке «скорости надвига, а также силы торможения на вагонных замедлителях», установка тормозных башмаков на сортировочный горке и др.

Наличие дефектов в виде ползунов и выщербин удостоверяется актом общей формы, составленного по инициативе перевозчика, или актом комиссионного осмотра, составленного по инициативе владельца вагона (п. 43, 93 Правил перевозки грузов). [ОАО «РЖД» в качестве контраргумента вывода о причинах образования ползунов и выщербин представляют Руководство по эксплуатации цельнокатаных колес грузовых вагонов АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»), утвержденное 22 декабря 2022 г. АО «ЕВРАЗ НТМК» (крупнейший производитель колесных пар грузовых вагонов) и согласованное Управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД», в котором, в частности указано, что «выщербины» и «ползуны» образуются вследствие эксплуатационного взаимодействия элементов системы «тормозная колодка колесо-рельс» (п. 3 раздела 4.3 Руководства по эксплуатации), а также в результате естественного действия контактных нагрузок при эксплуатационном взаимодействии колеса с головкой рельса (п. 4 раздела 4.3 Руководства по эксплуатации). Это означает, что причиной образования «выщербин» и «ползунов» является естественный износ в ходе эксплуатации колес грузового вагона. Неправильное управление тормозами локомотива не является причиной образования «выщербин» и «ползунов». Стоит отметить, что арбитражные суды почти всегда отвергают приведенное Руководство по эксплуатации по причинам его ангажированности — АО «ВНИИЖТ» является организацией, полностью аффилированной с ОАО «РЖД», а также по причине того, что его выводы носят абстрактный характер и не относятся к конкретной ситуации, рассматриваемой судом.] Также надлежит озаботиться и составлением акта о повреждении вагона ф.ВУ-25. Для восстановления поверхности катания колесной пары необходимо проведение обточки колесной пары (п. 2.10 и 2.11 Инструкции по колесным парам [Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524 мм) 2017 г.]). Статьей 1064 ГК РФ установлен принцип полного возмещения убытков, причиненных в результате деликта.

Далее производится расчет суммы убытков, которые складываются из расходов на передислокацию порожнего вагона в ремонт и из ремонта (провозная плата); расходов на комиссионный осмотр поврежденной колесной пары (оплата услуг третьих лиц-экспертов, командировочные расходы представителей); расходов на извещение лица, ответственного за повреждение колесной пары; расходов на проведение в депо текущего ремонта вагона с учетом ремонта самой колесной пары; снижения (утраты)

товарной стоимости колесной пары в результате обточки; упущенной выгоды за все время нахождения вагона в ремонте.

Такой обширный перечень убытков смущает некоторых правоприменителей ввиду особого статуса перевозчика для государства и общества, и наличия в УЖТ РФ положений, ограничивающих ответственность перевозчика по ряду требований. Однако анализ ст. 105 УЖТ РФ, касающейся вопросов возмещения перевозчиком вреда, причиненного вагонам и деталям, принадлежащих их владельцам, позволяет сделать вывод о наличии в статье принципа полного возмещения убытков. В специальной литературе отмечается, что законодатель при формулировании правил в ст. 105 УЖТ РФ отошел от принципа ограниченной ответственности перевозчика [1]. Думается, что при установлении принципа максимальной ответственности перевозчика за вред, причиненный повреждением вагонов и их деталей, законодатель исходил из высокой стоимости транспортных средств, а также из принципов безопасности, которым должен руководствоваться перевозчик при управлении грузовыми вагонами, ведь отсутствие или неработоспособное состояние деталей может привести к транспортным происшествиям.

В качестве подтверждения реального ущерба по вышеперечисленным пунктам выступает обычный набор документов: расчетно-дефектные ведомости и счет-фактуры специализированного ремонтного предприятия, имеющего право на проведение соответствующего вида работ (клеймо) при ремонте колесной пары; железнодорожные накладные, выданные перевозчиком и подтверждающие направление вагона в ремонт; счета и акты оказанных услуг от представителей, участвующих в осмотре колесных пар; платежные поручения; прочие документально подтвержденные расходы. Сложности с доказыванием наличия и размера убытков возникают у владельца вагона только в случаях обоснования упущенной выгоды и утраты товарной стоимости колесной пары.

Для подтверждения упущенной выгоды истцы представляют или собственные расчеты доходности грузовых вагонов на основе прибылей, полученных аналогичным вагонным парком за прошедший период времени, и (или) представляют сведения из специализированных журналов о ставках доходности, аренды грузовых вагонов за рассматриваемый период времени. Недостатком названных способов доказывания упущенной выгоды является то, что они лишь подтверждают абстрактный уровень доходности грузового вагона определенного типа (полувагоны, цистерны, крытые вагоны и т.д.), сложившегося в России в определенный период времени, но не свидетельствует о возможности получения данного дохода в результате эксплуатации конкретного вагона, колесная пара которого была повреждена [постановление девятого арбитражного апелляционного суда от 12 августа 2024 г. № 09АП-46532/2024 по делу А40-82203/24; решения арбитражного суда г. Москвы от 14 августа 2024 г. № А40-31131/2024-32-398, от 25 марта 2024 г. по делу № А40-300725/23-65-

3411]. На сегодняшней день единственным вариантом, гарантирующим успех взыскания упущенной выгоды по искам к перевозчику о повреждении вагонов, являются только случаи, когда собственник вагона не получает арендную плату по причине нахождения вагона в ремонте вследствие его повреждения перевозчиком и оформляет эту неполученную арендную плату как упущенную выгоду [8].

Большие вопросы в судах возникают при предъявлении денежных требований владельцем колесной пары, вызванных утратой товарной стоимости колесной пары. Дело в том, что в соответствии с п. 2.10 и 2.11 Инструкции по колесным парам при устранении таких неисправностей, как выщербина и ползун, требуется обточка поверхности катания колесной пары. Процесс обточки представляет собой механическую обработку обода на колесо-токарном станке путем снятия определенного слоя металла. Средняя толщина слоя снимаемого при обточке и составляет 7,62 мм [3]. Товарные характеристики колесной пары зависят прежде всего от толщины обода, измеряемой в миллиметрах. Максимально возможный размер составляет 82 мм, на практике новый диск колесной пары имеет толщину 74—76 мм. В процессе эксплуатации колесной пары также происходит постепенное изнашивание поверхности катания, сопровождающееся уменьшением толщины ободов. По данным специалистов, изучающих вопросы ремонта и эксплуатации подвижного состава, 1 мм рабочей толщины обода в зависимости от диаметра поверхности катания и соответствующей этому диаметру твердости изнашивается за 40—20 тыс. км [7]. Минимально возможным значением величины толщины обода колеса колесной пары, допускаемой при эксплуатации вагона, является значение, равное 24 мм. После этого колесо колесной пары демонтируется и направляется в металлолом. Таким образом, основные качественные и товарные характеристики колесной пары определяются значениями величин толщин ободов колес колесной пары. Об этом свидетельствуют расценки торговых компаний и производителей колесных пар, а также вагоноремонтных компаний, где стоимость колесной пары снижается пропорционально уменьшению толщины обода [https: // trans-res.ru/catalog/kolesnye-pary ; https: // stavki.rzd-partner.ru/ (дата обращения: 21 мая 2025 г.)]. Так, в соответствии с проектом Прейскуранта ТОР ОАО «РЖД» на 2025 г. стоимость новой колесной пары (71 мм и более) составляет 237 043 руб. 26 коп. без НДС, колесной пары с толщиной обода 70 мм — 211 185 руб. 16 коп. без НДС, с толщиной обода — 65—69 мм — 196 066 руб. 05 коп. без НДС, 60—64 мм — 180 946 руб. 96 коп. без НДС и т.д. [https: // company.rzd.ru/ru/9349/page/105554?id=166#5699 (дата обращения: 21 мая 2025 г.)]

Любое уменьшение толщины обода колесной пары снижает стоимость имущества владельца вагонов, вынуждая его со временем закупать новые колесные пары. С этой точки зрения все споры о снижении стоимости колесной пары в результате образования дефектов по вине перевозчика и

иных лиц подпадают под категорию уменьшение товарной стоимости (далее — УТС), хорошо разработанной в аналогичных спорах в сфере повреждения автомобилей. В настоящее время суды по искам о повреждении автомобилей относят УТС к реальному ущербу с закреплением права требования его возмещения, на что неоднократно было указано Верховным Судом РФ в Обзоре по отдельным вопросам судебной практики, связанным с добровольным страхованием имущества граждан (утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 30 января 2013 г.), а затем в Обзоре по отдельным вопросам судебной практики, связанным с добровольным страхованием имущества граждан (утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 27 декабря 2017 г.), п. 40 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 8 ноября 2022 г. № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». При этом сфера споров по искам владельцам транспортных средств о возмещении вреда долгое время оставалась единственной, где суды однозначно удовлетворяли требования об УТС. Сфера применения требований об УТС расширилась в течение последних лет за счет формирования соответствующей практики по искам владельцев вагонов к перевозчику о возмещении вреда в результате повреждения колесных пар. Следует отметить, что иные детали вагона, повреждаемые в результате транспортных происшествий и противоправных действий различных лиц, в отличие от колесных пар, не теряют своей товарной стоимости, так как в процессе устранения повреждений полностью восстанавливаются технические характеристики детали/сборочной единицы и рыночная стоимость в итоге не снижается. Например, поврежденный поглощающий аппарат или автосцепка после ремонта (если они подлежат ремонту) имеет тот же срок службы и те же физические показатели износа, что и до повреждения.

Итак, уменьшение толщин ободов колес колесной пары происходит по двум причинам: естественный износ в процессе эксплуатации и ремонт колесной пары с обточкой. Если в первом случае нет лица, ответственного за уменьшение толщины обода колеса колесной пары, то во втором случае в преждевременном снижении толщины обода несет ответственность то лицо, действие (бездействие) которого привело к образованию дефектов в виде выщербин и ползунов, устранение которых возможно только путем проведения обточки, что сразу уменьшает толщины ободов колес с синхронным уменьшением стоимости колесной пары. Тем не менее этот, казалось бы, очевидный вопрос вызывает сомнения судей в правомерности взыскания с перевозчика расходов в виде уменьшения товарной стоимости колесной пары.

Так, при рассмотрении иска общества «NNN» к перевозчику о возмещении ущерба, причиненного образованием выщербин на колесных парах, обществу «NNN» было частично отказано в удовлетворении исковых требований на сумму 79 874 руб. 20 коп. по УТС на том основании, что уменьшение ценности колеса в процессе его эксплуатации и износа является

нормальным следствием изнашиваемости любой детали вагона. Со временем колеса изнашиваются, стираются, обтачиваются и теряют первоначальную стоимость до периода перевода их в металлолом. Это не означает, что любая разница в стоимости может быть взыскана с ОАО «РЖД» как убытки собственника», а также в связи с тем, «что устранение выщербин на колесных парах возможно только обточкой и уменьшение обода колеса не является УТС (решение арбитражного суда г. Москвы от 7 марта 2025 г. по делу № А40-240864/24-40-2448). Это аргументация типична в решениях судов в удовлетворении требований по УТС колесных пар.

Ассоциацией операторов железнодорожного подвижного состава была разработана Методика оценки снижения товарной стоимости колесной пары, в которой помимо собственно вопросов оценки содержатся аналитические сведения, позволяющие установить причинно-следственную связь между УТС колесной пары и ее повреждением.

При проведении расчета степени утраты товарной стоимости колесной пары необходимо различать УТС колесной пары вследствие обточки колес таковой, вызванной необходимостью восстановления ее работоспособного состояния, и естественный износ ободов колес. Для этого необходимо при определении степени износа колесной пары выявлять разницу в толщине обода колеса до и после обточки путем вычитания степени естественного износа. Последние сведения о толщине обода колесной пары присутствуют в справках формы 2730 и 2731, содержащихся в Информационном вычислительном центре железнодорожных администраций и формирующихся при выходе вагона из любого вида ремонта. Ознакомиться с указанными справками можно либо через автоматизированную систему ЭТРАН, доступную владельцам грузовых вагонов, или через программные комплексы, установленные вагоноремонтными предприятиями для своих клиентов — АСУ ВРК и ВАРЕКС (Автоматизированная система управления вагоноремонтным комплексом [https: // remontvagonov.ru (дата обращения: 21 мая 2025 г.)]).

Впоследствии при попадании вагона в текущий ремонт по причине выщербины или ползуна производятся измерения значений величин толщин ободов колес колесной пары до проведения обточки таковой с соблюдением предписанных ПТЭ требований Федерального закона от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений». Результаты измерений заносятся в журнал формы ВУ-53, который ведется на каждом вагоноремонтном предприятии, а также сохраняются в справке формы ВУ-51. Разница между предпоследними измерениями значений величин толщин ободов колес и измерениями перед заходом вагона в ремонт для обточки и составляет размер износа. После того как профиль поверхностей катания ободов колес колесной пары будет восстановлен путем обточки, производятся окончательные измерения значений толщин ободов колес и определяется разница между данными, полученными при входном контроле и после проведенного ремонта.

Эта разница и составляет УТС стоимости колесной пары, уменьшенной на величину естественного износа. Затем производится отнесение полученного показателя к соответствующей ценовой категории с возникновением убытков в виде УТС колесной пары тем, что на колесной паре, где были обнаружены ползуны или выщербины, а также имелись дефекты эксплуатационного характера — тонкий гребень, неравномерный прокат по кругу катания и пр. Данные неисправности возникли не по вине перевозчика, но согласно действующим требованиям нормативных правовых и локальных актов, должны быть устранены путем проведения обточки. Учитывая, что по времени возникновения дефекта технически невозможно понять, что было раньше — эксплуатационный дефект (тонкий гребень) или дефект, за который отвечает перевозчик (ползун, выщербина), то мы не можем опираться на конструкцию, разработанную в юриспруденции в виде теории опережающей причинно-следственной связи. Данная теория применяется к ситуациям, когда один правонарушитель причиняет такой вред, который все равно бы наступил впоследствии из-за действий иного лица или внешнего обстоятельства. В науке и судебной практике «господствующим является решение, согласно которому ответственность должно нести лицо, действия которого фактически причинили вред. Лицо, совершившее последующее действие, не подлежит привлечению к ответственности, поскольку его действия не привели к причинению вреда. Действия последующего правонарушителя в определенной мере похожи на “покушение” на деликт» [6].

Учитывая невозможность установления виновности перевозчика в возникновении дефектов колесных пар исключительно средствами юридической науки, логично дать рекомендацию лицам, составляющим акты о наличии неисправностей колесных пар в виде ползунов и выщербин, также обращать внимание на наличие и иных неисправностей эксплуатационного характера, фиксируя их отсутствие (если такое отсутствие реально имеет место быть). Также при проведении ремонта колесных пар в депо путем обточки необходим анализ журналов формы ВУ-51 и ВУ-53 [приложения В и Г Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524 мм), утвержденного на 57-м заседании Совета по железнодорожному транспорту 17 октября 2012 г.] на предмет наличия в них упоминания об эксплуатационных неисправностях колесных пар, исключающих предъявления требований об УТС. Как правило, вагоноремонтные предприятия, производящие ремонт и обточку колес, являются отдельными от перевозчика юридическими лицами, что позволяет им объективно указывать на выявленные неисправности колесных пар.

Авторы надеются, про приведенные ими соображения помогут участникам перевозочного процесса успешно разрешать спорные ситуации не только в судебном, но и в досудебном порядке, что, в конечном счете, бу-

дет способствовать повышению эффективности работы единой железнодорожной системы Российской Федерации.

Список источников

1. Баукин, В. Г. Ответственность за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов / В. Г. Баукин // Транспортное право. — 2004. — № 4. — С. 25—34.
2. Гражданское право / под редакцией А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. — Москва : Проспект, 2005.
3. Захаров, С. М. Контактно-усталостные повреждения колес грузовых вагонов / С. М. Захаров. — Москва : Интекст, 2004.
4. Золотарев, А. П. Гражданско-правовая ответственность в России: понятие, основание, санкции / А. П. Золотарев — Москва : Юрлитинформ, 2016.
5. Кривцов, А. С. Общее учение об убытках / А. С. Кривцов. — Юрьев : Типография К. Маттисена, 1902.
6. Михайлов, В. С. Причинно-следственная связь как условие деликтной ответственности : дис. … канд. юрид. наук. — Москва, 2021.
7. Ресурс и ремонтопригодность колесных пар подвижного состава железных дорог : монография / под редакцией И. А. Иванова. — Москва : ИНФРА-М, 2016.
8. Семёнкин, Д. Л. Гадание по тарифам на вагоны / Д. Л. Семёнкин. URL: https: // www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/gadanie-po-tarifam-na-vagony/ (дата обращения: 13 мая 2025 г.).

References

1. Baukin, V. G. Otvetstvennost' za narusheniye obyazatel'stva zheleznodorozhnoy perevozki gruzov [Liability for breach of the obligation of rail transportation of goods] / V. G. Baukin // Transportnoye pravo. — 2004. — № 4. — S. 25—34.
2. Grazhdanskoye pravo [Civil law] / pod redaktsiyey A. P. Sergeyeva, YU. K. Tolstogo. — Moskva : Prospekt, 2005.
3. Zakharov, S. M. Kontaktno-ustalostnyye povrezhdeniya koles gruzovykh vagonov [Contact fatigue damage to the wheels of freight cars] / S. M. Zakharov. — Moskva : Intekst, 2004.
4. Zolotarev, A. P. Grazhdansko-pravovaya otvetstvennost' v Rossii: ponyatiye, osnovaniye, sanktsii [Civil liability in Russia: concept, basis, sanctions] / A. P. Zolotarev — Moskva : Yurlitinform, 2016.
5. Krivtsov, A. S. Obshcheye ucheniye ob ubytkakh [General doctrine of damages] / A. S. Krivtsov. — Yur'yev : Tipografiya K. Mattisena, 1902.
6. Mikhaylov, V. S. Prichinno-sledstvennaya svyaz' kak usloviye deliktnoy otvetstvennosti [Causal relationship as a condition of tort liability]: dis. … kand. yurid. nauk. — Moskva, 2021.
7. Resurs i remontoprigodnost' kolesnykh par podvizhnogo sostava zheleznykh dorog [Resource and maintainability of wheelsets of rolling stock of railways]: monografiya / pod redaktsiyey I. A. Ivanova. — Moskva : INFRA-M, 2016.
8. Semonkin, D. L. Gadaniye po tarifam na vagony [Fortune telling by wagon tariffs] / D. L. Semonkin. URL: https: // www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/gadanie-po-tarifam-na-vagony/ (data obrashcheniya: 13 maya 2025 g.).

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 74–84.
Transport law and security. 2025; (2(54)):74–84.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 351.74

Современные проблемы национальной безопасности Российской Федерации

Гирько Сергей Иванович,
доктор юридических наук, профессор,
директор, главный научный сотрудник,
Центр исследования проблем безопасности Российской академии наук,
Научно-исследовательский институт ФСИН России,
заслуженный деятель науки Российской Федерации,
Москва, Россия

Долгополов Александр Александрович,
доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры уголовного права,
Кубанский государственный аграрный университет,
Краснодар, Россия

Аннотация. В статье авторы на основе современных подходов к проблемам обеспечения национальных интересов, стратегических приоритетов, определенных Стратегией национальной безопасности Российской Федерации и практикой освещения в специальных источниках приоритетных направлений научных исследований, конкретизирующих и раскрывающих глубинное содержание национальных приоритетов, гипотетически формируют наиболее актуальные с их точки зрения направления обеспечения национальной безопасности. Выделяются и освещаются в публикации: проблемы правовой регламентации государственной, общественной и транспортной безопасности, а также ситуация с воспитанием гармоничной личности гражданина Российской Федерации. Актуальность проблемы заключается в том, что в современных реалиях Российской Федерации, активизации враждебных действий и намерений в отношении государства со стороны внешних и внутренних сил, нарастании вызовов и угроз национальной безопасности, обеспечение государственной безопасности олицетворяет противостояние внешним факторам, равно как общественная безопасность — нейтрализацию внутренних вызовов и угроз. Четкость и достаточность правового обеспечения названных стратегических приоритетов оказывает непосредственное влияние на эффективность действий субъектов по нейтрализации вредоносных факторов, выбор конкретных средств их нейтрализации в зависимости от характера самих вызовов и угроз. Цель исследования — проанализировать в объеме статьи состояние правовой регламентации и обеспеченности таких национальных стратегических приоритетов, как обеспечение государственной безопасности и общественной безопасности, транспортной безопасности, комплекс национальных интересов, формирующих в своей совокупности приоритетную задачу государственных органов и общества в целом — воспитание гармоничной личности, формирование современного гражданина России, востребованные критерии, которым она должна соответствовать. На основании проведенного исследования автор приходит к выводу, что государственная безопасность, как стратегический национальный приоритет, ни в советское время, ни в современной России не имел и не имеет правовой регламентации в законодательстве РФ, что создает препятствия для восприятия названного правового института. Общественная безопасность, напротив, до 2020 г. имела базовый правовой акт Президента РФ — Концепцию общественной безопасности Российской Федерации, которая утратила свою юридическую силу, а транспортная без-

опасность — специальный федеральный закон, который нуждается в конкретизации. В настоящее время требуется также разработка законодательного акта, закрепляющего основные правовые положения общественной безопасности, как правового института и регламентирующего основные государственные подходы к его регламентации. В этом же законодательном акте возможно отражение «базовых» проблем транспортной безопасности, как состояния защищенности общества и человека в условиях многоаспектного транспортного комплекса. Названные приоритеты потребуют усилия научного сообщества по разработке современных теоретических проблем и правовой регламентации в законодательных актах государства. Воспитание гармоничной личности — приоритетное направления, определенное Президентом России, которое также должно привлечь активное участие научного сообщества и государственных структур в целях разработки теоретических проблем и формирования правовой регламентации комплексных подходов к решению названной проблемы.

Ключевые слова: национальные интересы; стратегические национальные приоритеты; стратегия национальной безопасности; государственная безопасность; общественная безопасности; транспортная безопасность; концепция общественной безопасности; гармоничная личность; традиционные духовно-нравственные ценности.

Для цитирования: Гирько С. И., Долгополов А. А. Современные проблемы национальной безопасности Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 74—84.

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Original article

Current issues of national security of the Russian Federation

Sergey Iv. Gir'ko,
Doctor of Law, professor,
Head, Main Researcher,
Security Research Center of the Russian Academy of Sciences,
Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia,
honored scientist of the Russian Federation
Moscow, Russia

Aleksandr Al. Dolgopolov,
Doctor of Law, associate professor,
Professor of the Criminal law Department,
Kuban State Agrarian University,
Krasnodar, Russia

Abstract. In the current paper there have been hypothetically formed the most relevant areas of ensuring national security from the authors' point of view, based on modern approaches to the problems of ensuring national interests, strategic priorities defined by the National Security Strategy of the Russian Federation and the practice of covering in special sources priority areas of scientific research that specify and reveal the deep content of national priorities. There have been highlighted such issues as problems of legal regulation of state, public and transport security, the situation with the education of a harmonious personality of a citizen of the Russian Federation. The relevance of the problem is in the fact that in the current realities of the Russian Federation, the intensification of hostile actions and intentions towards the state from external and internal forces, the growth of challenges and threats to national security, state security enforcement represents confrontation with external factors, as well as public security, namely the neutralization of internal challenges and

threats. The clarity and sufficiency of the legal support for the named strategic priorities has a direct impact on the efficiency of the actions of entities to neutralize harmful factors, the choice of specific means of their neutralization depending on the nature of the challenges and threats themselves. The purpose of the current study was to analyze, within the scope of the paper, the state of legal regulation and provision of such national strategic priorities as enforcing state security and ensuring public safety, transport security, a set of national interests that together form the priority task of state bodies and society as a whole, namely the education of a harmonious personality, the formation of a modern citizen of Russia, the required criteria that it must meet. Based on the conducted research, there has been concluded that state security, as a strategic national priority, neither in Soviet times had nor in modern Russia has legal regulation in the legislation of the RF, which creates obstacles to the perception of the said legal institution. Public safety, on the contrary, until 2020 had a basic legal act of the President of the RF, the Concept of Public Safety of the Russian Federation, which has lost its legal force, and transport security has had a special federal law that needs to be specified. At present, it is also necessary to develop a legislative act that enshrines the basic legal provisions of public safety as a legal institution and regulates the main state approaches to its regulation. The same legislative act may reflect the "basic" problems of transport security, as a state of protection of society and man in the conditions of a multiaspect transport complex. The named priorities will require efforts of the scientific community to develop modern theoretical problems and legal regulation in legislative acts of the state. The education of a harmonious personality is a priority area defined by the President of Russia, which should also attract active participation of the scientific community and government agencies in order to develop theoretical problems and form legal regulations for comprehensive approaches to solve this problem.

Keywords: national interests; strategic national priorities; national security strategy; state security; public security; transport security; public security concept; harmonious personality; traditional spiritual and moral values.

For citation: Gir'ko S.I., Dolgopolov A.A. Current issues of national security of the Russian Federation // Transport law and security. 2025; (2(54)):74–84.

© Гирько С. И., Долгополов А. А., 2025

Предваряя разговор об актуальных проблемах обеспечения национальных интересов и стратегических приоритетов в формате национальной безопасности Российской Федерации, важно упомянуть тот факт, что основные, базовые понятия государственной деятельности в этой сфере определяет Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, утвержденная Указом Президента РФ от 2 февраля 2021 г. № 400.

В ней под национальными интересами Российской Федерации понимаются объективно значимые потребности личности, общества и государства в безопасности и устойчивом развитии.

Соответственно, под стратегическими национальными приоритетами Российской Федерации истолковываются важнейшие направления обеспечения национальной безопасности и устойчивого развития государства.

Сама же содержательная и логическая взаимосвязь между субстанциями «национальные интересы» и «стратегические национальные приоритеты» заключается в том, что посредством реализации национальных приоритетов обеспечивается защита национальных интересов государства.

В названной конструкции вполне определенное значение принадлежит и термину «обеспечение».

Обеспечить — значит «создать все необходимые условия для осуществления чего-либо» [1, стр. 423].

Иными словами, субъектам национальной безопасности надлежит создавать необходимые условия и ограждать от опасности причинения вреда приоритетные задачи российской нации и государства, получившие в Стратегии наименование национальных интересов.

Приметой времени стало следующее — учитывая вышеназванные нормативные и правовые предписания Стратегии, акцентировать исследовательские цели на более мелких проблемах, которые в своей совокупности сопрягаются с теми или иными родовыми блоками.

В общей сложности таких ориентиров в Стратегии названо восемь. Не приводя полный их перечень, назовем отдельные, которые в первую очередь привлекают внимание коллег-исследователей: сбережение народа России, развитие человеческого потенциала, повышение качества жизни и благосостояния граждан; поддержание гражданского мира и согласия в стране, укрепление законности, искоренение коррупции, защита граждан и всех форм собственности от противоправных посягательств, развитие механизмов взаимодействия государства и гражданского общества; развитие безопасного информационного пространства, защита российского общества от деструктивного информационно-психологического воздействия; укрепление традиционных российских духовно-нравственных ценностей.

При этом с течением времени и расширением поля научных разработок названные выше приоритеты приобрели характер «родовых» направлений, внутри которых формируются более конкретные, «непосредственные», привлекающие к себе внимание специалистов различного научного профиля.

Показательным примером в этом смысле может служить межведомственная конференция, обсудившая «Приоритетные направления научных исследований проблем обеспечения безопасности Российской Федерации», состоявшаяся в декабре 2024 г. на базе МГУ имени М. В. Ломоносова. Участники форума в своих выступлениях высказывали личное видение приоритетности аспектов национальной безопасности, сформированное каждым из них по результатам авторских научных разработок.

Так, С. Н. Сильвестров приоритетным направлением научных исследований считает «формирование механизма управления глобальными рисками устойчивого развития» [2, стр. 18—25].

С. И. Гирько таким приоритетом определил проблемы общественной безопасности [3, стр. 36—38].

Профессор А. М. Воронов выделил социальную напряженность в качестве приоритета научных разработок в целях обеспечения национальной безопасности государства [4, стр. 105—114].

А. Н. Сандугей назвал концептуальные проблемы стратегического планирования в сфере общественной безопасности, как приоритет научных устремлений на перспективу [5, стр. 91—104].

А. А. Смирнов предложил сосредоточиться на исследовании механизма противодействия информационно-психологическим угрозам [6, стр. 213—217].

Профессор А. И. Пожаров приоритетным считает исследование теоретических и методологических проблем национальной безопасности [7, стр. 234—251].

Выделены социальная напряженность, стратегическое планирование в сфере общественной безопасности, изучение механизма противодействия информационно-психологическим угрозам, исследование теоретических и методологических проблем национальной безопасности и перечень таких направлений, каждое из которых представляет самостоятельную научную и практическую проблему или даже комплекс проблем, а перечень таких векторов научных разработок можно продолжать.

Отдельные направления очень четко соответствуют стратегическим национальным приоритетам, другие попадают в их формат. Обратим в объеме настоящей статьи внимание на отдельных из них.

Наиболее актуальными национальными приоритетами с точки зрения специалистов различного научного профиля, несомненно, выступают: государственная и общественная безопасность, а также воспитание гармоничной личности, современного гражданина России в интерпретации Стратегии, в которой к этой сфере относятся развитие человеческого потенциала и защита традиционных российских духовно-нравственных ценностей.

Государственная и общественная безопасность в Стратегии практически по всему специальному разделу, посвященному этому крайне важному национальному приоритету, упоминаются слитно. Это вовсе не означает, что каждый из названных видов безопасности лишен собственного предмета правового регулирования.

К, примеру, термин «государственная безопасность» в 1980-е гг. «рассматривался применительно к защите государственного строя, институтов и интересов государства» [8, стр. 10]. «Научная разработка проблем ее обеспечения осуществлялась в научно-исследовательских учреждениях закрытого типа при КГБ, МВД, Министерстве обороны и других силовых ведомств» [8, стр. 11].

Научные исследования в этой области осуществляются и сегодня специализированными структурами, носят закрытый характер, а правовая регламентация имеет подзаконный характер и регулируется ведомственными нормативными правовыми актами федеральных органов, имеющих непосредственное отношение к данному направлению государственной деятельности.

И тем не менее общие подходы к государственной безопасности, как направлению деятельности государственных органов, мы должны обнаруживать как в Стратегии, так и в специальном федеральном законе, который предстоит разработать научному сообществу.

Государственная безопасность по данным юридического словаря советского периода — «система мероприятий, направленных на охрану политической и экономической основ государства и его государственных границ» [9, стр. 114].

Как представляется, государственная безопасность, и как государственный национальный приоритет, и как самостоятельный вид безопасности должна получить свою правовую регламентацию в специальном законодательном акте РФ. Вопрос о концептуальных подходах и содержании подобного федерального закона преждевременен. Научное сообщество должно приложить усилия для обоснования научно-исследовательской и законодательной инициативы в целях его разработки и принятия.

До недавнего времени иначе складывалась правовая ситуация в отношении регламентации общественной безопасности, как «стратегического национального приоритета».

Специалистам известно, что Президентом РФ В. В. Путиным 14 ноября 2013 г. была одобрена Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (№ ПР-2685), которая стала первым правовым актом в этой сфере (далее — Концепция). Концепция, представляя собой систему взглядов на обеспечение общественной безопасности, по существу сыграла роль «основного документа стратегического планирования, определившего государственную политику в сфере общественной безопасности», содержала полный глоссарий терминов и понятийный аппарат общественной безопасности, раскрывала цели, задачи, принципы и основные направления деятельности уполномоченных государственных органов — субъектов, обеспечивающих общественную безопасность в государстве, основные источники угроз и многие другие особенности названного правового института. Действие Концепции было ограничено 2020 г., после чего предполагалась ее пролонгация.

В процессе реализации Концепции становилось очевидным, что, с одной стороны, она, как «система взглядов», т.е. доктринальных позиций, официально поддержанных и закрепленных в правовой форме, морально устаревает, а с другой, что правовые проблемы такого масштаба переросли концептуальный этап своего развития и нуждаются в нормативной правовой регламентации.

Сегодня научное сообщество столкнулось с реальной перспективой возвращения научных разработок в сфере общественной безопасности на доктринальный этап, оспаривания и дискутирования всего ранее признанного научной общественностью и закрепленного в Концепции понятийного и содержательного инструментария.

К настоящему времени в аудитории правоведов все с большим успехом превалирует точка зрения о том, что правовая регламентация общественной безопасности нуждается не только в правовой регламентации, но в большей степени требует нормативного закрепления, возможного в формате подготовки и принятия специального федерального законодательного акта.

Между тем необходимо констатировать, что общественная безопасность, как важнейшая часть национальной безопасности государства и стратегический национальный приоритет, нуждается в безотлагательном проведении законопроектных работ в этом направлении. Более того, как представляется, подобные законопроектные работы с большей эффективностью возможны в межведомственном формате на базе научных организаций, не входящих в структуру силовых государственных структур, равноудаленных от них. С начала сего года проведение названного фундаментального исследования, итоговым результатом которого станет разработка проекта федерального закона, поддержано Российской академией наук и поручено Центру исследования проблем безопасности РАН, а непосредственное участие в работе над проблемой примет целый ряд известных специалистов в этой сфере. Будем признательны за возможный вклад специалистов, работающих по названному направлению, в это комплексное исследование, учитывая еще и тот факт, что транспортная безопасность является ее неотъемлемой частью.

В марте 2024 г. Президент РФ В. В. Путин поручил своей администрации и правительству «разработать нацпроект, направленный на воспитание гармонично развитой и социально ответственной личности на основе традиционных российских духовно-нравственных ценностей» [https: // www.interfax.ru/russia/949727].

Безусловно, названное поручение высшего должностного лица государства является национальным приоритетом, который в Стратегии соответствует большинству национальных интересов.

По существу, поручение Президента РФ ставит целью формирование модели «нового российского человека-гражданина», востребованного современной исторической ситуацией в России.

Говоря кратко об этой непростой проблеме, скажем, что «образовательный конвейер»: школа-техникум-вуз обязан формировать и нести ответственность за конечный продукт своей деятельности: «нового человека», который будет соответствовать базовым ценностям, основанным на российских национальных традициях. Характеристики такого современного человека мы также находим в Стратегии. Это гармонично развитый и социально ответственный, позитивно настроенный и профессионально подготовленный патриот. Все такие качества формируются в рамках образовательного процесса внутри образовательного пространства, которыми должно обладать каждое образовательное учреждение. Они должны охраняться и оберегаться от негативного воздействия. Перечисление таких ка-

честв можно продолжать, но они уже сформулированы в различных разделах Стратегии национальной безопасности, а мы будем стараться это систематизировать в рамках фундаментального исследования, посвященного обеспечению комплексной безопасности образовательного пространства.

Сегодня среди проблем национальной безопасности государства учеными предметно обсуждаются комплексные проблемы транспортной безопасности.

Обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах является одной из знаковых проблем, стоящих перед Российской Федерацией. Стоит отметить, что современный транспортный комплекс состоит из огромного числа объектов транспортной инфраструктуры, а также транспортных средств и субъектов, которые осуществляют свою деятельность, в том числе нацеленной на обеспечение безопасности лиц, находящихся на объектах транспортного комплекса.

Однако многие правовые, организационные, а также экономические вопросы не разрешены до настоящего времени. Состояние транспортной безопасности опирается на коренные интересы не только личности, но также и государства, ведь состояние транспортной безопасности оказывает прямое воздействие на показатели его внутренней и внешней политики. В результате этого укрепление транспортной безопасности становится приоритетом для каждого гражданина Российской Федерации и государства в целом.

В рамках обеспечения транспортной безопасности необходимо осуществлять разработку и реализацию мер, направленных на обеспечение безопасности граждан от противоправных посягательств со стороны криминальных элементов, террористов. Указанные аспекты ставят для государства главную задачу — создание такой системы, которая бы соответствовала самым высоким показателям защищенности и безопасности граждан во время пребывания на объектах транспортной инфраструктуры.

Анализируя мнения ученых по поводу трактовки понятия «транспортная безопасность», мы приходим к выводу, что здесь единство позиций отсутствует. Так, одни специалисты относят транспортную безопасность к составляющим национальной безопасности, что как представляется, совершенно обоснованно. Другие рассматривают транспортную безопасность с точки зрения экономической компоненты. А профессор Ю. В. Степаненко, к примеру, освещает транспортную безопасность не иначе, как юридическую категорию. Можно привести и другие взгляды ученых на сущность транспортной безопасности. Отчасти правы все названные выше ученые, так как названый вид безопасности многогранен и имеет значительное число аспектов, каждый из которых привлекает к себе внимание ученых.

В научной литературе и, в частности, по мнению исследователей, представляющих органы внутренних дел, предлагается конкретизировать понятие транспортной безопасности, определив ее как «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, *посредством организации и осуществления субъектами транспортной безопасности комплекса специальных мер информационного, технического, охранного характера в области обеспечения общественного порядка и безопасности на различных видах и объектах транспорта*». Это дополнение, на наш взгляд, заслуживает внимания.

Важно отметить тот факт, что в Российской Федерации действует перечень нормативных правовых актов, которые направлены на регулирование и устранение конкретных угроз безопасности, базовыми среди которых являются Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», а также отдельные законы, подзаконные акты Президента РФ и Правительства РФ. Не вызывает сомнений, что многие из них нуждаются в обновлении, что предстоит обсудить и обосновать в научных исследованиях и разработках.

Предлагается осовременить понятие субъектов транспортной безопасности за счет расширения и закрепления перечня системы субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность, включив в него «осуществляющих защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и аккредитованных для этой цели в установленном порядке юридических лиц».

Современный мир оснащен различными информационными технологиями, которые зачастую также могут быть подвергнуты угрозам со стороны преступников. Так, современным видом безопасности выступает кибербезопасность, для которой особенно уязвима транспортная инфраструктура. Рост использования информационных технологий открыл новые формы угроз, характеризующихся тем, что к системам контроля и управления пока еще можно получить удаленный доступ, что недопустимо. Преступники создают сложные взаимосвязанные корпоративные информационные сети, которые легко взламываются и выходят из строя, что приводит к тяжким последствиям.

В завершение следует отметить, что пристальное внимание со стороны ученых к обеспечению транспортной безопасности должно определяться следующими основными аспектами: наличием террористических угроз; существенным износом современного транспортного парка; значительным ущербом обществу и государству в результате происходящих аварий на объектах транспортной инфраструктуры.

Полагаем, что обеспечение транспортной безопасности должно включать в свое содержание следующие элементы: 1) обеспечение безопасности личности, общества, государства; 2) постоянное сохранение безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных сред-

ствах; 3) системный мониторинг, оценку уязвимости отдельных элементов транспортного комплекса; 4) проведение превентивных адекватных мер с учетом внутренних и внешних угроз и вызовов.

Список источников

1. Современный толковый словарь русского языка / главный редактор С. А. Кузнецов. — Москва : Ридерз Дайджест, 2004.
2. Сильвестров, С. Н. Формирование институтов управления глобальными рисками устойчивого развития: возможности и вызовы / С. Н. Сельвестров // Приоритетные направления научных исследований проблем обеспечения безопасности Российской Федерации: сборник материалов межведомственной конференции (г. Москва, 2 декабря 2022 г.). — Москва : Издательство Московского университета, 2023.
3. Гирько, С. И. Актуальные проблемы общественной безопасности в Российской Федерации / С. И. Гирько // Приоритетные направления научных исследований проблем обеспечения безопасности Российской Федерации: сборник материалов межведомственной конференции (г. Москва, 2 декабря 2022 г.). — Москва : Издательство Московского университета, 2023.
4. Воронов, А. М. Социальная напряженность: новые угрозы и вызовы национальной безопасности современной России / А. М. Воронов // Приоритетные направления научных исследований проблем обеспечения безопасности Российской Федерации: сборник материалов межведомственной конференции (г. Москва, 2 декабря 2022 г.). — Москва : Издательство Московского университета, 2023.
5. Сандугей, А. Н. О концептуальных проблемах стратегического планирования в сфере общественной безопасности / А. Н. Сандугей // Приоритетные направления научных исследований проблем обеспечения безопасности Российской Федерации: сборник материалов межведомственной конференции (г. Москва, 2 декабря 2022 г.). — Москва : Издательство Московского университета, 2023.
6. Смирнов, А. А. Вопросы совершенствования институционального механизма противодействия информационно-психологическим угрозам / А. А. Смирнов // Приоритетные направления научных исследований проблем обеспечения безопасности Российской Федерации: сборник материалов межведомственной конференции (г. Москва, 2 декабря 2022 г.). — Москва : Издательство Московского университета, 2023.
7. Пожаров, А. И. Национальная безопасность в теории и методологии научных исследований / А. И. Пожаров // Приоритетные направления научных исследований проблем обеспечения безопасности Российской Федерации: сборник материалов межведомственной конференции (г. Москва, 2 декабря 2022 г.). — Москва : Издательство Московского университета, 2023.
8. Назаров, В. П. К вопросу об эволюции Концепции национальной безопасности России / В. П. Назаров // Вопросы политологии. Выпуск 1 (53). Том10. 2020. С. 10.
9. Юридический словарь / главные редакторы С. Н. Братусь, Н. Д. Казанцев, С. Ф. Кочекьян [и др.]. Москва : Государственное издательство юридической литературы, 1953.

References

1. Sovremennyy tolkovyy slovar' russkogo yazyka [Modern explanatory dictionary of the Russian language] / glavnyy redaktor S. A. Kuznetsov. — Moskva : Riderz Daydzhest, 2004.

2. Sil'vestrov, S. N. Formirovaniye institutov upravleniya global'nymi riskami ustoychivogo razvitiya: vozmozhnosti i vyzovy [Formation of institutions for managing global risks of sustainable development: opportunities and challenges] / S. N. Sel'vestrov // Prioritetnyye napravleniya nauchnykh issledovaniy problem obespecheniya bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii: sbornik materialov mezhvedomstvennoy konferentsii (g. Moskva, 2 dekabrya 2022 g.). — Moskva : Izdatel'stvo Moskovskogo universiteta, 2023.
3. Gir'ko, S. I. Aktual'nyye problemy obshchestvennoy bezopasnosti v Rossiyskoy Federatsii [Actual problems of public safety in the Russian Federation] / S. I. Gir'ko // Prioritetnyye napravleniya nauchnykh issledovaniy problem obespecheniya bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii: sbornik materialov mezhvedomstvennoy konferentsii (g. Moskva, 2 dekabrya 2022 g.). — Moskva : Izdatel'stvo Moskovskogo universiteta, 2023.
4. Voronov, A. M. Sotsial'naya napryazhennost': novyye ugrozy i vyzovy natsional'noy bezopasnosti sovremennoy Rossii [Social Tension: New Threats and Challenges to National Security in Modern Russia] / A. M. Voronov // Prioritetnyye napravleniya nauchnykh issledovaniy problem obespecheniya bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii: sbornik materialov mezhvedomstvennoy konferentsii (g. Moskva, 2 dekabrya 2022 g.). — Moskva : Izdatel'stvo Moskovskogo universiteta, 2023.
5. Sandugey, A. N. O kontseptual'nykh problemakh strategicheskogo planirovaniya v sfere obshchestvennoy bezopasnosti [On Conceptual Problems of Strategic Planning in the Sphere of Public Security] / A. N. Sandugey // Prioritetnyye napravleniya nauchnykh issledovaniy problem obespecheniya bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii: sbornik materialov mezhvedomstvennoy konferentsii (g. Moskva, 2 dekabrya 2022 g.). — Moskva : Izdatel'stvo Moskovskogo universiteta, 2023.
6. Smirnov, A. A. Voprosy sovershenstvovaniya institutsional'nogo mekhanizma protivodeystviya informatsionno-psikhologicheskim ugrozam [Issues of improving the institutional mechanism for countering information and psychological threats] / A. A. Smirnov // Prioritetnyye napravleniya nauchnykh issledovaniy problem obespecheniya bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii: sbornik materialov mezhvedomstvennoy konferentsii (g. Moskva, 2 dekabrya 2022 g.). — Moskva : Izdatel'stvo Moskovskogo universiteta, 2023.
7. Pozharov, A. I. Natsional'naya bezopasnost' v teorii i metodologii nauchnykh issledovaniy [National security in the theory and methodology of scientific research] / A. I. Pozharov // Prioritetnyye napravleniya nauchnykh issledovaniy problem obespecheniya bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii: sbornik materialov mezhvedomstvennoy konferentsii (g. Moskva, 2 dekabrya 2022 g.). — Moskva : Izdatel'stvo Moskovskogo universiteta, 2023.
8. Nazarov, V. P. K voprosu ob evolyutsii Kontseptsii natsional'noy bezopasnosti Rossii [On the issue of the evolution of the Concept of national security of Russia] / V. P. Nazarov // Voprosy politologii. Vypusk 1 (53). Tom10. 2020. S. 10.
9. Yuridicheskiy slovar' [Legal Dictionary] / glavnyye redaktory S. N. Bratus', N. D. Kazantsev, S. F. Kochek'yan [i dr.]. Moskva : Gosudarstvennoye izdatel'stvo yuridicheskoy literatury, 1953.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 85–97.
Transport law and security. 2025; (2(54)):85–97.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 346.7+656.01

Экономическая безопасность в транспортной сфере

Кавыршина Виктория Алексеевна,
кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник отдела исследования
проблем экономической безопасности,
Институт экономических исследований,
Донецк, Россия

Аннотация. Актуальность работы обусловлена отсутствием достаточной структурированности теории безопасности в современной российской науке. Целью является исследование состояния нормативного правового регулирования безопасности в транспортном комплексе, логики его формирования, определение места в этой системе экономической безопасности, а также выявление сути самой экономической безопасности, связанной с транспортной сферой. В статье анализируются определения различных видов безопасности, используемых в практике нормативного правового регулирования безопасности, а также попытки их систематизации. Анализ показывает, что законодательное и иное нормативно-правовое регулирование развивается по направлениям существующих угроз. Защита от угроз экономического характера в сфере регулирования деятельности транспортного комплекса отсутствует. Для решения проблем экономической безопасности, используются стратегии и прогнозы социально-экономического развития, государственные программы. В действующей Стратегии экономической безопасности Российской Федерации специфические показатели состояния экономической безопасности для транспорта отсутствуют. Анализ научной литературы показывает, что на современном этапе развития понимание сути экономической безопасности еще формируется, и что ключевым понятием является «устойчивое развитие» страны и ее регионов. Обеспечение экономической безопасности связано с созданием эффективного механизма, обеспечивающего своевременное распознавание угроз устойчивому развитию экономики, предупреждение опасных состояний или минимизацию последствий. Автор делает вывод о целесообразности разработки системы противодействия экономическим угрозам, связанным с функционированием транспорта, для чего вводит понятие «экономическая безопасность в транспортной сфере». Автором определяются угрозы экономической безопасности в транспортной сфере. В качестве цели управления экономической безопасностью в транспортной сфере предлагается обеспечение бесперебойного снабжения экономики необходимым объемом ресурсов, требующих перемещения, по минимально возможным тарифам. Разработаны основные элементы механизма обеспечения экономической безопасности в транспортной сфере. Они могут быть основой для специализированного нормативно-правового регулирования.

Ключевые слова: безопасность; теория безопасности; экономическая безопасность; транспорт; транспортная сфера; устойчивое развитие.

Для цитирования: Кавыршина В. А. Экономическая безопасность в транспортной сфере // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 85–97.

Original article

Economic security in the transport sector

Viktoriya Al. Kavyrshina,
Candidate of Economic Sciences,
senior researcher of the Department of Economic Security Issues' Study,
Economic Research Institute,
Donetsk, Russia

Abstract. The current work is of great relevance as there is a lack of sufficient structuring of the theory of security in modern Russian science. The purpose was to study the state of normative legal regulation of transport complex security, the logic of its formation, its placement in the system of economic security, as well as identification of the essence of economic security associated with the transport sector. The current paper has analyzed the definitions of various types of security used in the practice of normative legal regulation of security, as well as attempts to systematize them. The analysis has shown that legislative and other normative legal regulation is developing in the directions of existing threats. There is no protection against economic threats in the sphere of transport complex regulation. In order to solve problems of economic security, there have been used strategies and forecasts of socio-economic development, state programs. In the current Strategy of Economic Security of the Russian Federation, there are no specific indicators of the state of economic security for transport. The analysis of scientific literature has shown that at the current stage of development, the understanding of the essence of economic security is still being formed, and that the key concept is "sustainable development" of the country and its regions. Economic security enforcement is associated with the development of an effective mechanism that ensures timely recognition of threats to sustainable economic development, prevention of dangerous conditions or minimization of consequences. There has been concluded that it is advisable to develop a system to counteract economic threats associated with the functioning of transport, for which purpose there has been introduced the concept of "economic security in the transport sector". There have been defined the threats to economic security in the transport sector. The goal of economic security management in the transport sector is to ensure uninterrupted supply of the economy with the necessary volume of resources requiring transferring at the lowest possible rates. There have been developed the main elements of the mechanism for enforcing economic security in the transport sector. They can become the basis for specialized normative and legal regulation.

Keywords: security; security theory; economic security; transport; transport sector; sustainable development.

For citation: Kavyrshina V.A. Economic security in the transport sector // Transport law and security. 2025; (2(54)):85–97.

© Кавыршина В. А., 2025

Выработка единой терминологии описания каждой из сфер человеческой деятельности важна для правового регулирования, поскольку термины представляют собой значимое средство юридической техники в правотворчестве. Она может формироваться и оттачиваться в течение десятилетий и даже веков, следуя за формированием теоретических представлений в науке.

В отечественной науке представления о национальной, общественной, экологической, экономической и других видах безопасности в настоящее время пребывают в стадии концепции. В отличие от сформированной теории (системы знаний) концепция представляет собой определенный способ понимания, трактовки явления или процесса, руководящую идею для толкования и воздействия.

Современное представление о многих видах безопасности начало вырабатываться в России только во второй половине 1980-х гг. До этого, например, экономическая безопасность с легкой руки П. И. Стучки (теоретика советского права и составителя кодексов) считалась нехарактерной для социалистического строя безопасностью буржуазии.

В 1992 г. был принят первый из законов Российской Федерации о безопасности. Как отмечает Д. В. Ирошников [3, стр. 68], несмотря на общую прогрессивность закона, его теоретическая основа была несовершенна. Но поскольку он содержал официальную позицию по поводу понятийного аппарата безопасности, то приведенные в нем трактовки оказали впоследствии определяющее и консервирующее влияние на дальнейшее формирование представлений о безопасности и на развитие нормативно-правового регулирования. И не во всех отношениях это влияние было положительным.

Закон трактовал безопасность как состояние «защищенности от угроз». Несмотря на принятие нового Федерального закона от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности», в котором определение отсутствует, указанная трактовка оказала воздействие на содержание последующих нормативных правовых актов. Так, Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена Указом Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208) определяет этот вид безопасности как «состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия для реализации стратегических национальных приоритетов».

Недостатком подобной формулировки является ее нацеленность на достижение некого идеального статичного состояния (защищенности), что противоречит динамическому характеру хозяйственной деятельности. С этих позиций обеспечение экономической безопасности осуществляется преимущественно с использованием публично-правовых средств: путем установления обязательных требований, запретов и ограничений, осуществлением государственного надзора (контроля), внедрением и применением санкций по отношению к нарушителям. Однако экономическая безопасность, являясь более сложным, динамическим феноменом, требует применения большего спектра правовых средств (связанных, например, с регулированием и стимулированием).

Из этого следует, что теория безопасности нуждается в дальнейшем формировании.

Для того чтобы предстать не совокупностью, а системой знаний, она должна быть структурирована. Недостаточность структурирования теории безопасности ярко проявляется, например, при анализе транспортного законодательства. Анализ свидетельствует, что категория «безопасность» применительно к сфере транспорта распадается на ряд практико-ориентированных понятий, формулировки (или описания) которых поразному представлены в различных документах.

В Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» последняя определена очень узко, исключительно как состояние защищенности транспортных средств и инфраструктуры от угроз в виде террористических актов и противоправной деятельности. В Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» присутствует некоторый динамический аспект: рассматриваемое понятие трактуется как состояние процесса (дорожного движения), отражающее степень защищенности его участников от угроз в виде дорожно-транспортных происшествий. Причем задачи регулирования стоят еще шире: охрана не только жизни, здоровья и имущества людей, но и защита интересов социума посредством предупреждения дорожно-транспортных инцидентов и уменьшения тяжести их последствий.

В гражданской авиации используется термин «безопасность полетов» — это состояние транспортной системы (авиационной), характеризующееся существованием низкого, приемлемого обществом уровня рисков. Схожую по смыслу формулировку содержит Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Безопасность движения и эксплуатации данного транспорта трактуется как «состояние защищенности процесса», «при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий». Согласно п. 2 ст. 20 Закона участники процесса перевозок должны обеспечивать следующие виды безопасности:

— экологическую;
— условий проезда для пассажиров;
— перевозок грузов (в том числе багажа);
— движения и эксплуатации железнодорожных составов.

В Техническом регламенте о безопасности объектов морского транспорта, утвержденном постановлением Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620, целями определены защита жизни и здоровья людей, животных и растений, материальных ценностей, окружающей среды от опасностей, источником которых может выступать деятельность данного вида транспорта и его инфраструктура. Под опасностью подразумевается источник или ситуация, чреватые потенциальными угрозами. Различаются безопасность эксплуатируемых транспортных средств и безопасные условия перевозок пассажиров и грузов.

В сфере перевозок автомобильным и городским наземным электрическим транспортом также есть документ, регулирующий безопасность транспортных средств.

Таким образом, как состояние защищенности определяется только транспортная безопасность. В остальных случаях безопасность расценивается как достижение некого приемлемого уровня угроз, рисков или опасностей. Следует отметить, что цель минимизации при этом не ставится. По-видимому, это связано с тем, что приемлемость уровня рисков определяется не только техническими и технологическими возможностями, но и экономическими факторами.

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р) содержит базирующееся на ином подходе определение безопасности на транспорте. Под ней понимается «набор характеристик и мер», которые должны обеспечивать снижение «рисков причинения вреда жизни или здоровью человека при эксплуатации и пользовании объектами инфраструктуры и транспортными средствами». То есть фактически безопасность трактуется как результат специфической деятельности, имеющей отображение в «наборе характеристик и мер».

Множество других нормативных правовых актов регулируют безопасность личности, пожарную и экологическую безопасность транспорта, кибербезопасность и т.д. Существенное значение имеет регулирование охраны труда и профессионального образования работников, занятых непосредственно обеспечением движения транспортных средств. Так, в автомобильном транспорте основная часть дорожно-транспортных происшествий (75—80%) совершается по вине водителей, и более 90% обусловлены (так или иначе) их ошибочными действиями.

В научных публикациях предпринимаются попытки систематизации терминологии. Например, все виды безопасности, кроме транспортной и экологической, объединяются в понятие эксплуатационной безопасности [5]. Продолжая систематизацию, следуя логике приведенных выше нормативных правовых актов, в составе эксплуатационной безопасности можно выделить подвиды безопасности:

— непосредственно транспортных средств;

— условий перевозок (движения и эксплуатации транспортных средств).

Исследуя массив подзаконных актов, можно в составе эксплуатационной безопасности вычленить безопасность инфраструктуры. Виден также водораздел между безопасностью грузовых перевозок и пассажирских: к последним требования выше.

В автомобильном транспорте, помимо системы конструктивных элементов, предназначенных для предотвращения аварий (системы активной безопасности) применяются средства пассивной безопасности (снижения

тяжести происшествия) и послеаварийной (исключения поставарийной травматизации).

Проведенный выше анализ показывает, что законодательное и иное нормативно-правовое регулирование развивается по направлениям существующих (выявленных) угроз (точнее, комплексов угроз). Понятие экономической безопасности в сфере регулирования транспортной сферы отсутствует. Защита от угроз экономического характера не имеет специализированного нормативно-правового обеспечения. Инструментарий решения подобного рода проблем предусмотрен в стратегиях и прогнозах социально-экономического развития, государственных программах. И он далек от совершенства.

В качестве основных инструментов оценки угроз экономической безопасности используются *SWOT*-анализ и *PEST*-анализ: методики, которые в значительной степени базируются на субъективных оценках. Субъективными на современном этапе являются даже границы между понятиями «угрозы», «вызовы» и «ограничения» развития. Риски в Стратегии экономической безопасности определяются как «возможность нанесения ущерба», а в Методических рекомендациях по разработке и корректировке стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации и плана мероприятий по ее реализации (утверждены приказом Минэкономразвития России от 23 марта 2017 г. № 132) — как «факторы, которые имеют потенциально негативное воздействие».

В Стратегии экономической безопасности специфические показатели состояния экономической безопасности для транспорта отсутствуют. К этой сфере можно применить только показатели общего характера, такие как степень износа основных фондов, индекс производительности труда.

В научной литературе понимание сути экономической безопасности в сфере транспорта также не сформировалось ни в терминологическом плане, ни с точки зрения методического обеспечения. Видимо, это связано с тем, что еще нет полной ясности в вопросах, что представляет собой система экономической безопасности страны и ее регионов, и как ее регулировать с учетом динамического характера хозяйственной деятельности.

Многие ученые пытаются отразить динамическую сущность экономической безопасности. Вслед за основоположниками Л. И. Абалкиным и В. К Сенчаговым, коллектив Российской академии наук определяет в структуре экономической безопасности страны три базовые составляющие: экономическую независимость, стабильность (устойчивость), способность к саморазвитию и прогрессу [2, стр. 86, 90, 93].

Примерно в том же направлении мыслят и ученые в сфере региональной экономики. Проведенный кузбасскими учеными анализ опубликованных в 2020—2022 гг. 180 учебно-методических и научных работ по тематике экономической безопасности региона выявил, что в каждом из определений речь так и или иначе идет о процессе прогрессивного развития. Расчет коэффициента частоты использования в работах ключевых словосочета-

ний для определения понятия «экономическая безопасность региона» показал, что чаще всего экономическая безопасность трактуется как развитие: либо устойчивое (в 44% работ), либо стабильное (в 21%) [6].

В отличие от трактовок представителей подавляющего большинства международных организаций системы ООН, в определениях основной части отечественных ученых нет примата экологической составляющей концепции устойчивого развития. Упор делается на достижение устойчивости функционирования экономических систем, такого состояния, при котором в них сохраняется (не нарушается) динамическое равновесие, изменяющее с течением времени свои параметры в направлении увеличения производства товаров (услуг) или достижения других запланированных целей общества. Обеспечение экономической безопасности в таких системах связано с созданием эффективного механизма, обеспечивающего своевременное распознавание угроз развитию экономики (достижению общественных целей), предупреждение опасных состояний или минимизацию последствий [7, стр. 222].

В экономических системах транспорт выполняет важнейшую функцию: он обеспечивает их ресурсами. Следовательно, устойчивость этих систем в значительной мере зависит от надежности транспортных потоков. Кстати, в Толковом словаре В. И. Даля слова «надежность» и «сохранность» приводятся в качестве синонимов слова «безопасность» [https: // librebook.me/tolkovyi_slovar_jivogo_velikorusskogo_iazyka/vol1/1].

Федеральный закон «О транспортной безопасности» провозглашает одной из ее целей устойчивое функционирование транспортного комплекса. Тем самым законодатель косвенно признает необходимость защиты устойчивого функционирования транспорта. Но данный законодательный акт концентрируется только на угрозах незаконного вмешательства. Угрозы же могут носить и экономический характер. Это означает, что некие события или процессы могут приводить к экономическим последствиям — от материального ущерба и недополучения прибыли до разорения хозяйствующих субъектов и деградации целых регионов.

Науке давно известна важность роли транспортного обслуживания в обеспечении инвестирования и экономического развития. Так, анализ результатов одной из самых известных программ дорожного строительства в США (1956—1980 гг.) позволил сделать вывод о существенном вкладе новых дорог в увеличение деловой активности, рост объемов инвестиций и создание новых рабочих мест. Общая экономическая выгода от улучшения транспортного обслуживания в 16—19 раз превысила затраты на строительство, а ежегодный рост производительности труда в обслуживаемых районах достигал в 1950-х гг. 31%, в 1960-х — 25%, 1980-х — 10% [8]. В России, несмотря на существенные отличия в организации и регулировании хозяйственных отношений, также осуществление крупных транспортных проектов (таких, например как освоение трассы Северного морского пути, строительство Транссибирской и Байкало-Амурской же-

лезнодорожных магистралей) были значимыми вехами экономического развития.

И, напротив, недостаточное развитие транспорта на какой-либо территории сдерживает осуществление инвестиций. Создание помех транспортному обслуживанию увеличивает накладные расходы, ухудшает экономическую среду, в которой действуют субъекты хозяйствования, затрудняет процесс обращения капитала.

Иными словами, в терминологии экономической безопасности, с функционированием транспорта связаны следующие угрозы устойчивому развитию регионов и страны в целом:

— утрата характеристик надежности и доступности услуг;

— перекладывание на субъекты хозяйствования в регионе (особенно в промышленности и строительном комплексе) излишних и нецелесообразных расходов (по оценке некоторых ученых, издержки по причине плохой инфраструктуры могут доходить до эквивалента дополнительному 30%-ному налогу) [1];

— угроза замедления развития из-за перекладывания на инвесторов излишних и нецелесообразных затрат.

Транспортная сфера имеет ограниченные возможности рыночного регулирования в направлении увеличения ее общественной эффективности. Данной сфере присущи значительные синергетические эффекты. Помимо производства услуг, которые оплачиваются раздельно каждым потребителем, она оказывает специфические услуги обществу. Она интегрирует промышленный комплекс региона и страны, связывает пространство, поддерживая солидарность социума и воспроизводство его человеческого капитала.

Из-за крупномасштабных положительных внешних эффектов результаты деятельности транспортных предприятий реализуются не только в получаемой прибыли, но и в снижении общественных издержек. Наличие прибыли транспортных предприятий является недостаточным условием их эффективности.

Транспортная сфера в современном мире является одной из самых динамично развивающихся и обновляющихся сфер. В ней быстро устаревают не только машины (подвижной состав), но и принципы конструирования, технологическая основа, преобразование энергии, инфраструктура.

В то же время организации транспортного обслуживания зачастую присущ монополизм. Предприятия некоторых видов транспорта (например, железнодорожного) являются естественными монополистами, предприятия других видов транспорта склонны к созданию локальных монополий. В условиях отсутствия конкуренции менеджеры транспортных предприятий ставят перед коллективами предельно узкую задачу. В зависимости от текущей ситуации это получение максимальных доходов либо выживание. Они не являются субъектами, нацеленными на устойчивое долгосрочное

развитие путем внедрения существенных инноваций, поскольку они требуют отказа от получения текущих доходов в пользу будущих.

Монополизм транспортных предприятий несет в себе угрозы замедленного развития, низкой степени реагирования на изменение потребностей общества, перекладывания на потребителя излишних и нецелесообразных затрат. Поэтому по причинам существования крупномасштабных положительных внешних эффектов для экономики и наличия угроз монополизма транспортная сфера в развитых странах подвергается активному регулированию со стороны государства. Принимаются меры в направлении финансирования и стимулирования развития инфраструктуры обслуживания, обновления транспортных средств, снижения уровня монополизма и предотвращения его негативного влияния. Для обеспечения устойчивого обеспечения регионов используются ресурсы и волевые действия субъектов, связывающих с ней свои ценности и интересы.

Значение управления экономической безопасностью в транспортной сфере возрастает в кризисных или приближенных к ним условиях. Известно, что в 1991—1995 гг. на фоне сильной инфляции тарифы на услуги, в том числе и транспортные, увеличивались в 3—4 раза быстрее, чем цены на продовольственные и непродовольственные товары. И это служило мощным фактором подпитки инфляции и усиления развала экономики. В подобных условиях государственные органы должны активно противодействовать угрозе «раскачивания» экономики посредством реализации экономической политики, формируя среду, в которой субъектам хозяйствования невыгодно действовать вопреки общественным и государственным интересам.

В России в целях эффективного функционирования экономики страны целесообразно разработать систему противодействия угрозам устойчивого обеспечения регионов ресурсами без излишних транспортных расходов. По аналогии с системой энергетической безопасности ее можно было бы именовать системой транспортной безопасности, но «транспортная безопасность» в отечественной практике уже является устоявшимся термином с иным значением. Поэтому назовем ее «экономическая безопасность в транспортной сфере». Это понятие может найти достойное место в системе «безопасность на транспорте», поскольку оно органически входит в понятие «безопасность жизнедеятельности», указанное в качестве отправной точки В. М. Корякиным [4, стр. 30].

Концепция экономической безопасности в транспортной сфере должна иметь свою собственную теоретико-методологическую базу, опирающуюся на объективные закономерности и пропорции расширенного воспроизводства в регионах. Она должна быть нацелена не только на текущее обеспечение функционирования экономики, но и на повышение инвестиционной активности. Важной составной частью концепции должно стать сохранение контроля государства над стратегическими ресурсами регионального развития [7, стр. 223].

Элементами механизма обеспечения экономической безопасности в транспортной сфере должны стать:

— выявление дестабилизирующих факторов (деструктивных факторов, внутренних и внешних опасностей, угроз), определение потенциальных рисков;

— анализ транспортной сферы региона на наличие «узких звеньев» с точки зрения последующего развития экономики региона;

— оценка наличия конкурентных преимуществ, соответствия техники и технологий, применяемых в транспортной сфере региона, лучшим мировым образцам;

— определение эффективности использования всех видов ресурсов;

— мониторинг (в зависимости от их важности ежеквартально или раз в год) факторов потенциально опасных в плане подрыва устойчивости транспортного обеспечения региональной социально-экономической системы;

— формирование и использование резервных финансовых фондов для перераспределения средств в ситуации наличия актуальных угроз;

— управление рисками в отношениях государственных организаций и частных субъектов хозяйственной деятельности;

— поощрение субъектов хозяйственной деятельности к действиям, повышающим уровень экономической безопасности в транспортной сфере;

— рациональное согласование внутренних экономических интересов транспортных предприятий с интересами экономических агентов внешней среды, в том числе потенциальных инвесторов;

— создание механизма ответственности, базирующегося на системе стандартов (норм, нормативов, квот), отклонения от которых чреваты санкциями;

— резервирование на случай чрезвычайных ситуаций материальных ресурсов, а также обеспечение резерва производственных мощностей (пропускной способности инфраструктурных сетей);

— подготовка кадров для работы с новыми технологиями и видами техники.

Наличие или появление транспортных средств и технологий, обеспечивающих существенную экономию ресурсов или формирование других конкурентных преимуществ, нужно расценивать как вызов эффективному развитию транспортной системы региона. Ответными действиями должно быть внедрение соответствующих инноваций в транспортной сфере и снабжающих отраслях.

«Продвинутый» вариант стратегии управления экономической безопасностью в транспортной сфере может содержать показатели связанности территории, особенно сельскохозяйственных и промышленных районов, прогнозы развития агломераций. Использование прогнозов развития агломераций и оптимальное районирование территорий позволит рационально трассировать маршруты транспорта. Целесообразно учитывать

потребности снабжения производственного комплекса, обеспечивать логистику перевозок, создавая современные склады, перевалочные базы и т.п.

Итак, в современной российской науке отсутствует достаточный уровень структурированности теории безопасности, в том числе в транспортной сфере. Анализ показывает, что законодательное и иное нормативно-правовое регулирование развивается по направлениям существующих угроз. Защита от угроз экономического характера в сфере регулирования деятельности транспортного комплекса отсутствует. В действующей Стратегии экономической безопасности Российской Федерации нет специфических для транспорта показателей состояния экономической безопасности.

В научной литературе обеспечение экономической безопасности связывается с созданием эффективного механизма, обеспечивающего своевременное распознавание угроз устойчивому развитию экономики, предупреждение опасных состояний или минимизацию последствий. Указанные угрозы носят экономический характер, т.е. их реализация приводит к экономическим последствиям.

С функционированием транспорта связаны угроза утраты характеристик надежности и доступности услуг и угроза замедления развития экономики из-за перекладывания на предпринимателей и инвесторов излишних и нецелесообразных затрат. Данные угрозы являются существенными, особенно в кризисных или приближенных к ним условиях. Следовательно, целесообразна разработка системы противодействия экономическим угрозам, связанным с функционированием транспорта. С этих позиций целесообразным является введение в научный оборот, в теорию безопасности понятия «экономическая безопасность в транспортной сфере».

В качестве цели управления экономической безопасностью в транспортной сфере предлагается обеспечение бесперебойного снабжения экономики необходимым объемом ресурсов, требующих перемещения, по минимально возможным тарифам. Разработанные автором основные элементы механизма обеспечения экономической безопасности в транспортной сфере могут служить основой для специализированного нормативно-правового регулирования.

Список источников

1. Гаськова, Ю. И. Согласованное развитие промышленности региона и инфраструктуры малых аэропортов: изменение подхода к выбору решений / Ю. И. Гаськова // Известия Байкальского государственного университета. — 2018. — Том 28. — № 1. — С. 86—93. [https: // cyberleninka.ru/article/n/soglasovannoe-razvitie-promyshlennosti-regiona-i-infrastruktury-malyh-aeroportov-izmenenie-podhoda-k-vyboru-resheniy?ysclid=m8wyxwisy3623654005]
2. Инновационные преобразования как императив устойчивого развития и экономической безопасности России : монография / под редакцией В. К. Сенчагова. — Москва : АНКИЛ, 2013.

3. Ирошников, Д. В. Становление и развитие теории безопасности в России / Д. В. Ирошников // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 3(39) — С. 64—80.
4. Корякин, В. М. О соотношении понятия «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 11 (23). — С. 26—32.
5. Малышев, М. И. Инновации в области городского общественного транспорта и перспективы внедрения принципов новой мобильности / М. И. Малышев // Научный Вестник МГТУ ГА. — 2022. — Том 25. — № 3. — С. 36—50.
6. Танков, А. М. Экономическая безопасность региона: классификация определений и влияющих факторов / А. М Танков, Ю. А. Кузнецова // Общество: политика, экономика, право. — 2023. — № 3(116). — С. 70—75.
7. Экономика Донецкой Народной Республики: состояние, проблемы, пути решения: научный доклад / коллектив авторов ГБУ «Институт экономических исследований» ; научное редактирование А. В. Половяна, Р. Н. Лепы, Н. В. Шемякиной. — Донецк : ГБУ Институт экономических исследований, 2023.
8. Швелидзе, Д. А. Развитие опорной сети магистралей и скоростных автомобильных дорог как фактор экономического развития России / Д. А. Швелидзе // Вестник Института экономики РАН. — 2018. — № 5. https: // cyberleninka.ru/article/n/razvitie-opornoy-seti-magistraley-i-skorostnyh-avtomobilnyh-dorog-kak-faktor-ekonomicheskogo-razvitiya-rossii.

References

1. Gas'kova, YU. I. Soglasovannoye razvitiye promyshlennosti regiona i infrastruktury malykh aeroportov: izmeneniye podkhoda k vyboru resheniy [Coordinated development of regional industry and small airport infrastructure: changing the approach to choosing solutions] / YU. I. Gas'kova // Izvestiya Baykal'skogo gosudarstvennogo universiteta. — 2018. — Tom 28. — № 1. — S. 86—93. [https: // cyberleninka.ru/article/n/soglasovannoe-razvitie-promyshlennosti-regiona-i-infrastruktury-malyh-aeroportov-izmenenie-podhoda-k-vyboru-resheniy?ysclid=m8wyxwisy3623654005]
2. Innovatsionnyye preobrazovaniya kak imperativ ustoychivogo razvitiya i ekonomicheskoy bezopasnosti Rossii : monografiya [Innovative transformations as an imperative of sustainable development and economic security of Russia] / pod redaktsiyey V. K. Senchagova. — Moskva : ANKIL, 2013.
3. Iroshnikov, D. V. Stanovleniye i razvitiye teorii bezopasnosti v Rossii [Formation and development of security theory in Russia] / D. V. Iroshnikov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 3(39) — S. 64—80.
4. Koryakin, V. M. O sootnoshenii ponyatiya «transportnaya bezopasnost'» so smezhnymi ponyatiyami v oblasti bezopasnosti na transporte [On the relationship between the concept of "transport security" and related concepts in the field of transport security] / V. M. Koryakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 11 (23). — S. 26—32.
5. Malyshev, M. I. Innovatsii v oblasti gorodskogo obshchestvennogo transporta i perspektivy vnedreniya printsipov novoy mobil'nosti [Innovations in the field of urban public transport and prospects for the implementation of the principles of new mobility] / M. I. Malyshev // Nauchnyy Vestnik MGTU GA. — 2022. — Tom 25. — № 3. — S. 36—50.
6. Tankov, A. M. Ekonomicheskaya bezopasnost' regiona: klassifikatsiya opredeleniy i vliyayushchikh faktorov [Economic security of the region: classification of defini-

tions and influencing factors] / A. M Tankov, YU. A. Kuznetsova // Obshchestvo: politika, ekonomika, pravo. — 2023. — № 3(116). — S. 70—75.
7. Ekonomika Donetskoy Narodnoy Respubliki: sostoyaniye, problemy, puti resheniya: nauchnyy doklad [Economy of the Donetsk People's Republic: state, problems, solutions: scientific report] / kollektiv avtorov GBU «Institut ekonomicheskikh issledovaniy» ; nauchnoye redaktirovaniye A. V. Polovyana, R. N. Lepy, N. V. Shemyakinoy. — Donetsk : GBU Institut ekonomicheskikh issledovaniy, 2023.
8. Shvelidze, D. A. Razvitiye opornoy seti magistraley i skorostnykh avtomobil'nykh dorog kak faktor ekonomicheskogo razvitiya Rossii [Development of the backbone network of highways and high-speed roads as a factor in Russia's economic development] / D. A. Shvelidze // Vestnik Instituta ekonomiki RAN. — 2018. — № 5. https: // cyberleninka.ru/article/n/razvitie-opornoy-seti-magistraley-i-skorostnyh-avtomobilnyh-dorog-kak-faktor-ekonomicheskogo-razvitiya-rossii.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 98—104.
Transport law and security. 2025; (2(54)):98—104.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 349:004.8

Правовое регулирование использования искусственного интеллекта в системах обеспечения транспортной безопасности

Альбиков Илдар Ростямович,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Летная эксплуатация и безопасность полетов»,
Ульяновский институт гражданской авиации
имени Главного маршала авиации Б. П. Бугаева,
Ульяновск, Россия

Коврижных Евгений Николаевич,
кандидат технических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Летная эксплуатация и безопасность полетов»,
Ульяновский институт гражданской авиации
имени Главного маршала авиации Б. П. Бугаева,
Ульяновск, Россия

Аннотация. В статье рассматривается нормативно-правовое регулирование использования искусственного интеллекта в системах обеспечения транспортной безопасности, разновидности технологий, созданных с использованием искусственного интеллекта, а также сферы применения данных технологий в системах обеспечения транспортной безопасности в гражданской авиации. В настоящее время искусственный интеллект помогает повысить безопасность и эффективность полетов. Он применяется в системах автоматического пилотирования, управления воздушным движением и безопасности, предоставляя авиационным специалистам возможность принимать обоснованные решения на основе анализа данных, поэтому данное направление требует тщательного правового регулирования.

Ключевые слова: искусственный интеллект; транспортная безопасность; гражданская авиация; авиаперевозки.

Для цитирования: Альбиков И. Р., Коврижных Е. Н. Правовое регулирование использования искусственного интеллекта в системах обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 98—104.

Original article

Legal regulation of the use of artificial intelligence in transport security systems

Ildar R. Al'bikov,
Candidate of Law, associate professor,
associate professor of the department "Flight Operations and Flight Safety",
Ulyanovsk Civil Aviation Institute,
Ulyanovsk, Russia

Evgeny N. Kovrizhnykh,
Candidate of Technical Sciences, associate professor,
head of the department "Flight Operations and Flight Safety",
Ulyanovsk Civil Aviation Institute,
Ulyanovsk, Russia

Abstract. The current paper has examined the legal regulation of the use of artificial intelligence in transport security systems, types of technologies developed with the help of artificial intelligence, as well as the areas of application of these technologies in transport security systems in civil aviation. Currently, artificial intelligence helps to improve the safety and efficiency of flights. AI is used in automatic piloting, air traffic control and security systems, providing aviation specialists with the ability to make informed decisions based on data analysis, so this area requires careful legal regulation.

Keywords: artificial intelligence; transport security; civil aviation; air transportation.

For citation: Al'bikov I.R., Kovrizhnykh E.N. Legal regulation of the use of artificial intelligence in transport security systems // Transport law and security. 2025; (2(54)):98–104.

© Альбиков И. Р., Коврижных Е. Н., 2025

Искусственный интеллект (далее — ИИ) перестал быть идеей, опережающей свое время, и активно внедряется во все сферы жизни, включая транспорт, промышленность, экономику и даже в такие сферы деятельности, как медицина. Гражданская авиация не является исключением, и использование ИИ открывает новые возможности в эксплуатации воздушных судов и обеспечении данной эксплуатации, которое включает в себя обеспечение безопасности.

Если развивается искусственный интеллект и сфера его применения, то логично сказать, что должна развиваться и нормативно-правовая база, регулирующая вопросы, связанные с использованием ИИ, так как отставание или отсутствие развития регулирования, может привести к задержке развития самих технологий и их использования.

В гражданской авиации безопасность является первоочередной задачей, и ошибки, связанные с ее обеспечением, могут привести к катастрофическим последствиям, вплоть до человеческих жертв. Использование ИИ может стать одним из основных способов обеспечения данной задачи.

Постоянно меняющиеся и развивающиеся угрозы, связанные с террористическими актами, кибератаками и другими актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, требуют постоянного совершенствования систем безопасности. ИИ может помочь в выявлении данных угроз и методов реагирования на них.

Также ИИ может сыграть значимую роль в оптимизации процессов обеспечения безопасности. С каждым годом количество авиаперевозок и пассажиропоток растет и требуют более эффективных систем безопасности, которые будут автоматизировать процессы и снижать нагрузку на персонал.

Для того чтобы говорить о нормативно-правовом регулировании использования ИИ в системах обеспечения транспортной безопасности в деятельности гражданской авиации, нужно рассмотреть возможное использование данной технологии.

Под применением ИИ подразумевается использование:

— машинного обучения (*ML*): совокупность методов ИИ, с помощью которых можно создавать самообучающиеся компьютерные системы (в частности, нейросети) [URL: https: // skillbox.ru/media/code/kak-ustroeno-mashinnoe-obuchenie-zadachi-algoritmy-i-vidy-machine-learning/ (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)];

— глубокого обучения (*DL*): вид машинного обучения с использованием многослойных нейронных сетей, которые самообучаются на большом наборе данных [URL: https: // blog.skillfactory.ru/glossary/deep-learning/ (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)];

— анализа больших данных (*Big Data*): крупные массивы разнообразной информации и стек специальных технологий для работы с ней [URL: https: // yandex.cloud/ru/docs/glossary/bigdata. (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)];

— компьютерного зрения (*CV*): область искусственного интеллекта, которая занимается созданием программ и систем, позволяющих компьютерам анализировать и понимать визуальную информацию, такую как изображения и видео [URL: https: // habr.com/ru/companies/otus/articles/810207/ (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)];

— обработки естественного языка (*NLP*): область искусственного интеллекта, компьютерных наук и математической лингвистики, которая применяется для анализа устной и письменной человеческой речи, а также их генерации [URL: https: // mchost.ru/articles/chto-takoe-nlp-v-mashinnom-obuchenii/ (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)];

— применение экспертных систем: компьютерные программы, которые имитируют процесс принятия решений экспертов в определенной области. Они предназначены для решения сложных задач, требующих значительных знаний и опыта. Цель экспертных систем — предоставить пользователю рекомендации или решения, аналогичные тем, которые бы дал

человек-эксперт [URL: https: // sky.pro/wiki/python/ekspertnye-sistemy-i-iskusstvennyj-intellekt-chto-eto-takoe/ (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)].

Переходя к вопросу, связанному с нормативно-правовым регулированием использования ИИ в системах обеспечения транспортной безопасности, стоит отметить, что до этого момента на законодательном уровне в Российской Федерации применение ИИ в данной сфере не рассматривалось. Практики законодательного регулирования данной сферы также нет и в иностранных государствах.

Применения ИИ в любой сфере деятельности регулируется только нормативными правовыми актами об использовании ИИ. Для разработки положений документа об использовании систем, основанных на работе ИИ в транспортной безопасности, следует, безусловно, ориентироваться на действующее законодательство РФ (Конституция РФ, Федеральный закон «О транспортной безопасности» и др.), на международные правовые акты (Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации), при формировании данного документа также можно применить опыт иностранного законодательства.

В Российской Федерации в настоящее время разработан только Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации — городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона “О персональных данных”», т.е. вопрос использования и создания систем, созданных на основе работы ИИ, остается открытым, так как данный Закон регулирует только некоторые вопросы, связанные с использованием ИИ.

В иностранных государствах нормативно-правовое регулирование использования ИИ также находится на стадии развития. На данный момент ведущими странами в применении ИИ в различных сферах деятельности являются США, государства Европейского Союза и Китай.

Рассматривая законодательство Соединенных Штатов, можно сказать, что правительство придерживается в основном «мягкого регулирования» (*light-touch regulation*). Основными документами и инициативами являются:

— Исполнительный указ 13960 «О поощрении использования надежного искусственного интеллекта в федеральном правительстве» [URL: https: // itlaw.fandom.com/wiki/Executive_Order_13960, (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)];

— Закон о Национальной инициативе в области искусственного интеллекта 2020 г. [URL: https: // www.congress.gov/bill/116th-congress/house-bill/6216/text (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)];

— Система управления рисками ИИ (*NIST*) [URL: https: // www.nist.gov/itl/ai-risk-management-framework, (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)];

— секторальное регулирование: различные ведомства, такие как *FAA* (Федеральное управление гражданской авиации) и *DOT* (Министерство транспорта) могут издавать собственные руководства и нормативные акты, затрагивающие деятельность ИИ в своей сфере деятельности.

Данные документы рассматривают такие элементы, как фокус на риск-ориентированном подходе, этики, прозрачности и объяснимости решений ИИ, определения ответственности за решения ИИ и разработка стандартов для надежности и безопасности использования систем, связанных с работой ИИ.

Европейский Союз придерживается более строгого регулирования, нежели США, и стремиться установить единые правила для всех стран-участниц.

Основным документом на сегодняшний день является Закон об искусственном интеллекте (Регламент (ЕС) 2024/1689), устанавливающий согласованные правила в отношении искусственного интеллекта, основанный на риск-ориентированном подходе. Данный документ классифицирует системы ИИ по уровням риска: минимальный (не подлежит регулированию), ограниченный (определенные требования к прозрачности решений ИИ), высокий (подлежат строгим требованиям, включая оценку соответствия, прозрачность, надзор и человеческий контроль), а также недопустимый (системы запрещены, так как угрожают безопасности, здоровью и соблюдению прав человека). Системы использования ИИ в сфере транспорта попадают под категорию высокого риска, следовательно, подлежат соблюдению строгих требований.

Рассматривая нормативно-правовое регулирование использования Европейским Союзом систем ИИ в транспортной безопасности, можно отметить, что основными аспектами являются: риск-ориентированный подход, прозрачность и объяснимость решений ИИ, защита прав граждан, определение ответственности за решения ИИ, а также создание надзорных и контролирующих органов за соблюдением требований Закона об искусственном интеллекте.

Подход Китая к урегулированию вопросов внедрения систем ИИ в различные сферы сочетает динамичное развитие ИИ со строгим контролем и регулированием со стороны государства, особенно в сферах, касающихся национальной безопасности и социальной стабильности. Это государство активно применяет ИИ в сфере транспортной безопасности, например: для видеонаблюдения, распознавания лиц и автоматического обнаружения нарушения правил дорожного движения.

Из документов, регулирующих данную сферу, следует отметить:

— План развития искусственного интеллекта нового поколения — направлен на становление Китая как мирового лидера в области ИИ к 2030 году [URL: https: // www.gov.cn/zhengce/content/2017-07/20/content_5211996.htm, (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)];

— Этический кодекс для искусственного интеллекта нового поколения — устанавливает этические принципы использования и разработки ИИ, включающих в себя прозрачность, справедливость, уважение прав человека и ответственность;

— Закон о защите персональных данных КНР — устанавливает жесткие требования для сбора, обработки и передачи персональных данных, в том числе для обучения систем ИИ [URL: https: // zakon.ru/blog/2021/09/17/obzor_zakona_knr_o_zaschite_personalnoj_informaciipersonal_information_protection_law_of_the_peoples. (дата обращения: 10 апреля 2025 г.)].

Основными факторами, влияющими на законодательство Китайской Народной Республики в сфере внедрения ИИ в системы обеспечения транспортной безопасности, является этика, защита персональных данных, национальная безопасность, социальная устойчивость, а также государственный контроль.

Рассматривая законодательство иностранных государств, можно сказать, что основными направлениями, на которые обращают внимание законодательные органы, являются: вопросы, связанные с ответственностью за действие ИИ; вопросы конфиденциальности и защиты персональных данных; этические аспекты использования ИИ в системах безопасности; проблемы контроля и надзора за системами ИИ.

Для совершенствования нормативно-правового регулирования использования ИИ в системах обеспечения транспортной безопасности гражданской авиации нужна, во-первых, разработка и внедрение нормативно-правовой базы, регулирующей ИИ:

— предложения по внесению изменений и дополнений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» — ввести статью об обязательной сертификации систем ИИ, применяемых в критически важных областях транспортной безопасности; дополнения в статью в Воздушном кодексе РФ, регулирующую ответственность за безопасность полетов, указав, что в случае использования систем ИИ ответственность распределяется между оператором системы, разработчиком и поставщиком данных;

— разработка специализированных нормативных актов, регулирующих применение ИИ в гражданской авиации: разработать и утвердить постановление Правительства РФ, определяющее области применения ИИ, требования безопасности, надежности и точности систем ИИ, порядок мониторинга и оценки эффективности систем ИИ, а также требования к квалификации персонала, работающего с системами ИИ; издать приказ Минтранса России, устанавливающий стандарты защиты от кибератак, направленных на манипулирование данными, нарушения работы алгоритмов и несанкционированных доступов к системам ИИ; дополнить Федеральные авиационные правила разделом «Применение систем искусственного интеллекта в транспортной безопасности».

Во-вторых, разработка стандартов и требований к системам ИИ:

— формирование технических требований к системам ИИ, используемым для безопасности гражданской авиации: требования к точности распознавания, к устойчивости к помехам, прозрачности (объяснимости) действий системы ИИ;

— установления процедур сертификации и контроля качества систем ИИ для своевременного обнаружения уязвимых мест систем ИИ: сертификация по ГОСТ, независимая экспертиза, регулярная оценка;

— разработка механизмов проверки действия систем: тестирования на «противника», моделирование инцидентов, фаззинг-тестирование.

В-третьих, создание механизмов ответственности за ошибки ИИ:

— определение субъектов, несущих ответственность за ущерб, причиненный в результате неправильной работы систем ИИ: возложить ответственность на разработчика системы, оператора системы и поставщиков данных;

— разработка режима страхования ответственности оператора систем ИИ: обязательное страхование, страхование кибератак и государственная поддержка.

В-четвертых, изменения, касающиеся обеспечения защиты прав и свобод граждан:

— разработка правовых систем защиты персональных данных при использовании ИИ, которые могут включать ограничение сбора данных или обезличивание данных;

— гарантирование прозрачности и подконтрольности решений систем ИИ: создание механизмов обжалования решений, принятых ИИ, внешний контроль (создание независимого органа, осуществляющего контроль за требованиями безопасности и защиты прав граждан при использовании ИИ);

— обеспечение доступа к средствам правовой защиты в случае нарушения прав граждан, может осуществляться с помощью упрощения порядка обжалования; создание специализированных судов и предоставление бесплатной юридической помощи.

Немаловажной частью является создание системы обучения и подготовки специалистов:

— разработка программ обучения персонала по применению и обслуживанию систем ИИ: курсы повышения квалификации, программы переподготовки и обучения кибербезопасности;

— формирование квалификационных требований для сотрудников в данной области: разработка профессиональных стандартов, моделей аттестации специалистов и создание условий для непрерывного образования работников транспортной безопасности.

Вышеуказанные дополнения и изменения законодательства предоставляют возможность понять, как можно конкретизировать общие положения совершенствования нормативно-правового регулирования использования искусственного интеллекта в системах транспортной безопасности в гражданской авиации.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 105—113.
Transport law and security. 2025; (2(54)):105—113.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 658.7:004

Информационное транспортное право

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

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

Аннотация. Современные информационные технологии и информационные системы служат основой развития транспорта. В то же время правовое регулирование отстает от уровня информатизации в транспортной сфере. Целый ряд понятий и сущностей информационных технологий не отражен в юридических терминах и правовых отношениях. Статья посвящена анализу отношений информационных технологий и правовых возможностей, которые могут регулировать информационные объекты и информационные отношения. Показано, что существующие правовые документы позволяют проводить регулирование значительной части области информационных технологий и систем. Отмечены проблемы информационного транспортного права и даны рекомендации по его совершенствованию. Статья раскрывает содержание информационного транспортного права. Введено понятие информационные транспортные правоотношения.

Ключевые слова: транспортное право; информационное право; информационные технологии; информационные объекты; информационные отношения; информационные правоотношения.

Для цитирования: Нестеров Е. А., Цветков В. Я. Информационное транспортное право // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 105—113.

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Original article

Information transport law

Evgeny Al. Nesterov,
Candidate of Law, associate professor,
Head of the law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Viktor Ya. Tsvetkov,
Doctor of Technical Sciences, professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Modern information technologies and information systems serve as the basis for the development of transport. At the same time, legal regulation lags behind the informatization level in the transport sector. Some concepts and entities of information technologies are not reflected in legal terms and legal relations. The current paper is devoted to the analysis of the relations of information technologies and legal possibilities that can regulate information objects and information relations. There has been shown that existing legal documents allow regulating a significant part of the field of information technologies and systems. There have been considered the issues of information transport law and given the recommendations for its improvement. The paper has identified the content of information transport law. There has been introduced a concept of information transport legal relations.

Keywords: transport law; information law; information technologies; information objects; information relations; information legal relations.

For citation: Nesterov E.A., Tsvetkov V.Ya. Information transport law // Transport law and security. 2025; (2(54)):105–113.

© Нестеров Е. А., Цветков В. Я., 2025

Введение

Современное общество развивается в условиях глобализации, информатизации и цифровизации. Это мотивирует исследование информационных правоотношений, включая область транспорта. Транспортное право существует как устоявшееся понятие и устоявшаяся отрасль права. Информационное право существует как новый феномен, обусловленный развитием информатизации и цифровизации. Перенос понятия информационное право в область транспорта вполне логично обосновывает введение понятия «информационное транспортное право». Информационное транспортное право является сложным комплексом, который включает: транспортное право, информационное право, цифровое право. При этом этот комплекс не есть простое объединение, а сложная комбинация с взаимной увязкой этих компонент. Поэтому актуальным является исследование этого понятия.

Транспортное право. Транспортное право определяют как [1] совокупность правовых норм, с помощью которых регулируют общественные, социальные и транспортные отношения, которые существуют в транспортной сфере. Транспортное право регулирует отношения между транспортными организациями, потребителями транспортных услуг, а также между транспортными организациями разных видов транспорта.

Информационное право. Информационным правом [2] называют совокупность социальных норм и отношений, охраняемых силой государства, возникающих в области получения, преобразования и применения информации и охраняемых силой государства.

Цифровое право. Влияние информатизации на право привело к появлению понятий «цифровое право» и «цифровое государство». Норму цифрового права устанавливает ст. 141.1 «Цифровые права» ГК РФ. Сочетание этих прав, приводящее к информационному транспортному праву, является предметом исследования настоящей работы.

Материалы и методы

В качестве материалов использовались опубликованные исследования в области транспортного права, информационного права, цифрового права, цифровой трансформации общества. Для изучения взаимоотношений и комбинирования разных видов права использовались методы системного анализа, логического анализа, сравнительного анализа. Анализ литературных источников позволил раскрыть содержание информационного транспортного права.

Информационное право в рамках существующего законодательства

Информационное право возникло как результат информатизации общества. Оно развивается как необходимый инструмент правового регулирования в сфере информационных продуктов и технологий. Частично информационное право регулируется нормами существующего права. Информационное право включает другие виды прав, например, право интеллектуальной собственности.

Информационное право основывается на Конституции РФ и Гражданском кодексе Российской Федерации.

Информационное право в значительной мере регулируется Федеральным законом от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации». Статья 3 данного Закона определяет принципы правового регулирования отношений в сфере информации, информационных технологий и защиты информации:

- поиск, получение, передача и распространение информации;
- установление ограничений доступа к информации;
- открытость информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления и свободный доступ к такой информации, кроме случаев, установленных федеральными законами;
- обеспечение безопасности Российской Федерации при создании информационных систем, их эксплуатации и защите содержащейся в них информации;
- достоверность информации и своевременность ее предоставления;
- недопустимость установления нормативными правовыми актами каких-либо преимуществ применения одних информационных технологий перед другими.

Статья 5 данного Закона «Информация как объект правовых отношений» определяет объект информационного права: «Информация может являться объектом публичных, гражданских и иных правовых отношений. Информация может свободно использоваться любым лицом и передаваться одним лицом другому лицу, если федеральными законами не установ-

лены ограничения доступа к информации либо иные требования к порядку ее предоставления или распространения». Слабым местом этой правовой нормы является неопределенность понятия «информация». Словарь «Британика», например, насчитывает 17 основных видов понятия информация и дополнительно ее подвиды.

Понятие «информация» объединяет разные виды информации: информация в средствах массовой информации, генетическая информация, информация на компьютерных дисках, информация, которую передают насекомые или растения друг другу, биологическая информация, информация на оптических носителях, информация в системах коммуникации, криминалистическая информация, информация на фотоснимках, криптографическая информация и т.п. Этот перечень де факто характеризует разные объекты права.

В законодательных документах об информации отсутствует понятие «информационные отношения как объект права».

Статья 12 Федерального закона «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» устанавливает, что регулирование отношений, связанных с поиском, получением, передачей, производством и распространением информации с применением информационных технологий (информатизации), осуществляется на основании принципов, установленных данным Законом.

Упущением названного законодательного акта является отсуствие в нем понятий: информационные отношения, информационные модели, семантические отношения, информационные единицы. Исключением является информационная единица «цифровая подпись», которая имеет отдельный правовой статус.

Недостатком является также отсутствие норм о регулировании деятельности негосударственных организаций, обеспечивающих информацией государственные организации. Например, Российская научная библиотека *eLibrary* не подчиняется государственным органам. Но она влияет на рейтинг государственных научных и образовательных организаций и, соответственно, на финансирование. При выдаче грантов государственные органы учитывают рейтинги и показатели, сформированные в этой библиотеке. В библиотеке отсутствуют прозрачные нормы, регулирующие деятельность этой организации. В результате в ее работе царит произвол. Нарушается Федеральный закон «О персональных данных». Любого автора могут приписать к любой организации. Принадлежность к организации определяют не по фактическому месту работы, а по тому, к какой организации его припишут операторы библиотеки. Автор не имеет права корректировать персональные данные, которые без его согласия и вопреки его заявлениям формируют сотрудники библиотеки. Автор может работать в одном городе, а его приписывают к организации другого города. Нарушается авторское право. Его работы приписывают к организациям, в которых он не работал или не работает в настоящее время.

Федеральный закон «О персональных данных» регулирует отношения, связанные с обработкой персональных данных, осуществляемой государственными органами, муниципальными органами, юридическими лицами. Согласно данному Закону к персональным данным относятся: дата и место рождения, адрес регистрации и проживания, профессия и место работы, адрес электронной почты, телефонный номер, образование. Сотрудники библиотеки *eLibrary* не подчиняются данному Закону и могут менять место работы любого автора без правоустанавливающих документов и, главное, не принимать во внимание требование автора об изменении его неправильной идентификации. Это показательный пример нарушения информационного права даже в рамках существующего законодательства и его неотрегулированности.

Цифровое право как компонент информационного транспортного права

В настоящее время формируется новая форма права — цифровое право. Законодательно оно введено Федеральным законом от 18 марта 2019 г. № 34-ФЗ «О внесении изменений в части первую, вторую и статью 1124 части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации».

В соответствии с данным Законом цифровыми правами признаются названные в таком качестве в законе обязательственные и иные права, содержание и условия осуществления которых определяются в соответствии с правилами информационной системы, отвечающей установленным законом признакам. Осуществление, распоряжение, в том числе передача, залог, обременение цифрового права другими способами или ограничение распоряжения цифровым правом возможны только в информационной системе без обращения к третьему лицу.

Слабым местом является упоминание об информационной системе. Объекты цифрового права, такие как банковская карта, социальная карта, цифровая подпись, функционируют без информационной системы, но в информационных технологиях. Поэтому данное определение можно рассматривать как основу для дальнейшего уточнения цифровых прав. Далее в Законе поясняется понятие «субъект цифрового права», но слабо поясняется объект цифрового права.

Следует отметить существующие неточности относительно токования цифровых прав. В ряде литературных источников объекты цифрового права толкуются как исключительно машиночитаемые документы. Цифровые права касаются физических и юридических лиц, поэтому нельзя сводить их только к субъектным правам. Специфическим является цифровое право на ценные бумаги и акции, которые под влиянием внешних обстоятельств могут менять стоимость независимо от действий правообладателя.

Информационные отношения и транспортные правоотношения

Глобальной информационной моделью, отражающей реальный мир, является информационное поле. В информационном поле разные объекты

предстают в виде информационных моделей, между которыми существуют общие информационные отношения. Объекты реальности, относящиеся к разным категориям, в информационном поле переходят в единую категорию информационных объектов и информационных моделей. Упрощенно информационное поле можно сравнить с фотоснимком реальности, на котором изображены субъекты, объекты, и можно найти отношения между ними.

Транспортные правоотношения наиболее близки к информационным отношениям, особенно когда информационные отношения становятся информационными правоотношениями. Транспортные правоотношения и информационные правоотношения — связующее звено в информационном транспортном праве.

Транспортные правоотношения существуют в системе транспортного права. Транспортное право как научное направление рассматривает транспортную систему как сложную, развивающуюся и самоорганизующуюся систему. Как наука оно изучает структуры, закономерности, транспортные правоотношения, процессы взаимодействия внутри и вне системы, принципы правового регулирования отношений на транспорте, пути оптимизации организационно-правовых основ функционирования транспортной системы.

Основным видом источников транспортного права являются нормативные правовые акты, которые устанавливают, изменяют или прекращают правоотношения в области организации перевозок и функционирования транспортной инфраструктуры. Все нормативные акты принято подразделять на законы и подзаконные нормативные акты

Транспортное правоотношение — это регулируемое нормами транспортного права общественное отношение, складывающееся по поводу и в процессе осуществления транспортной деятельности, включая управление в сфере транспорта. Сущностными признаками любого правоотношения является то, что: во-первых, оно всегда складывается на основе правовых норм; во-вторых, его участники наделяются взаимными правами и обязанностями; в-третьих, оно имеет осознанно-волевой характер;
в-четвертых, оно гарантируется государством и охраняется в необходимых случаях силой государственного принуждения.

По аналогии можно ввести понятие «информационное правоотношение». Информационное правоотношение — это регулируемое нормами права информационное отношение, складывающееся по поводу и в процессе осуществления информационной деятельности, включая управление в сфере информационных и интеллектуальных технологий и систем. Из этого определения следует, что информационное правоотношение есть частный случай информационного отношения.

Информационное правоотношение в сфере транспорта есть информационное транспортное правоотношение. Информационное транспортное

правоотношение является частным видом транспортных правоотношений и информационных правоотношений.

Атрибутика информационного транспортного права

Объектами информационного транспортного права являются электронные билеты, электронные платежи. Субъектами информационного транспортного права являются поставщики транспортных услуг и потребители транспортных услуг.

Объектами информационного транспортного права являются информационные транспортные правоотношения между потребителем транспортных услуг и физическим лицом (субъектом), оказывающим эти услуги, которые возникают при приобретении билета. Это «субъектно-субъектные отношения».

Информационные транспортные правоотношения представляют собой особую юридическую связь участников социальных процессов в области транспортной деятельности, которая возникает и существует на основании норм транспортного права и информационного транспортного права.

Что такое информационное транспортное право? Информационное транспортное право складывается из двух компонент: информационное право и транспортное право. Информационное транспортное право касается не всех видов транспорта, а только тех, которые связаны с информационными технологиями, информационной инфраструктурой и с цифровым транспортом. Это цифровая железная дорога, транспортные киберфизические системы, беспилотный транспорт, подвижные наземные роботы, интеллектуальные беспилотные транспортные средства, беспилотный надводный и подводный транспорт.

Следует отметить, что термин «информационный транспорт» не применяют, а термин «цифровой транспорт» существует. Поэтому цифровой транспорт попадает в сферу информационного транспортного права. Информационное транспортное право определяет ответственность за действия в сфере транспорта с применением цифровых и информационных технологий. Другими словами, информационное транспортное право определяет, что разрешено и что не разрешено делать в транспортной инфраструктуре.

Цифровое транспортное право касается также деятельности и перевозок с применением информационного транспортного пространства и киберпространства. В сфере информационного транспортного права можно выделить специфические транспортные отношения. Для регулирования информационных транспортных отношений применяют императивный и диспозитивный методы.

В сфере информационного транспортного права существует информационная инфраструктура, которая является объектом этого права. В киберпространстве объектом информационного права выступает киберинфраструктура. Юридические права и обязанности в сфере информацион-

ного транспортного права принадлежат субъектам информационного права.

Субъект информационного транспортного права — это лицо, обладающее правосубъектностью, т.е. потенциально способное быть участником информационных транспортных правоотношений. Субъект информационного транспортного права — это реальный участник цифровых правоотношений.

Объект информационных транспортных правоотношений — это объект, по отношению к которому возникает и осуществляется деятельность его субъектов, на что направлены их субъективные права и обязанности.

Выводы

В области информационного права существует ряд проблем, которые обусловлены либо терминологическими отношениями, либо новыми понятиями, которые пока не имеют юридической поддержки. Главная проблема в том, что термин «информация» обозначает не сущность, а общую категорию, которая имеет множество форм реализации в виде качественно разных сущностей.

Ряд атрибутов информации, такие как информационное поле, информационные отношения, пока не нашли отражения в правовых документах. Информационное транспортное право для регулирования общественных отношений заимствует императивный и диспозитивный методы правового регулирования, характерные для публичных и частных отраслей российского права. Информационные транспортные правоотношения представляют собой юридическую связь участников цифровых процессов в области транспортной деятельности, которая возникает и существует на основании норм информационного транспортного права.

Информационные транспортные правоотношения представляют собой форму воздействия права на общественные и информационные отношения, исходя из регулятивной и охранительной функций норм права. Основную массу информационных транспортных правоотношений составляют регулятивные отношения, устанавливающие субъективные права и юридические обязанности субъектов информационных транспортных правоотношений.

Информационное транспортное право определяет допустимость и недопустимость управления в сфере транспорта с применением информационных технологий. Информационное транспортное право дополняет транспортное право и комплементарно с ним.

Направление информационного транспортного права есть новая область исследований. Вопрос развития информационных транспортных правоотношений является актуальным и требует дальнейшего развития.

Список источников

1. Транспортное право. Общая часть : учебник / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — Москва : Юридический институт МИИТа, 2017.

2. Минбалеев, А. В. Актуальные проблемы информационного права в условиях цифровой трансформации / А. В. Минбалеев // Информационное право. — 2021. — № 1.

References

1. Transportnoye pravo. Obshchaya chast' : uchebnik [Transport law] / otv. red. N. A. Dukhno, A. I. Zemlin. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIITa, 2017.
2. Minbaleyev, A. V. Aktual'nyye problemy informatsionnogo prava v usloviyakh tsifrovoy transformatsii [Actual problems of information law in the context of digital transformation] // Informatsionnoye pravo. — 2021. — № 1.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 114–124.
Transport law and security. 2025; (2(54)):114–124.

МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 656.136

Терминология автономного транспорта

Клюев Виталий Владимирович,
кандидат юридических наук,
директор Департамента государственной политики
в области морского и внутреннего транспорта Минтранса России,
Москва, Россия

Аннотация. Автоматизация процессов управления во всех сферах человеческой деятельности приобретает все большее ускорение, обусловленное совершенствованием технологий вычислений, искусственного интеллекта, связи, распознавания образов, а также созданием эффективных исполнительных устройств автоматики. Соответственно, появляются новые общественные отношения, связанные с автоматизацией, уменьшением или исключением когнитивных функций человека и человека вообще в контуре управления техническими и технологическими процессами. Автоматизация в полной мере коснулась транспорта и транспортных средств, создавая беспрецедентную потребность в пересмотре правовых норм, конструкций и концепций, регулирующих общественные отношения, возникающие при эксплуатации транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В связи с этим возникает проблема использования юридической терминологии применительно к транспортным средствам, эксплуатируемым без участия человека или с уменьшением участия человека по сравнению с традиционными способами управления. В статье рассматривается вопрос, насколько термин «автономность» должен применяться для обозначения транспортного средства, где отсутствует участие человека, и отвечает ли он заявленным потребностям в транспортной сфере, где в настоящее время для указанных целей зачастую используется термин «автоматизированное транспортное средство» и много других терминов? Очевидно, существует возможность универсального регулирования правоотношений, связанных с эксплуатацией именно автономного транспорта в целом. Но есть существенное препятствие для реализации такой идеи: не существует общности транспортного регулирования ни в мире, ни в России, а создавать общность и универсальность в отношении только автономного транспорта в отсутствии общности базисного регулирования транспорта представляется нерешаемой задачей.

Ключевые слова: торговое мореплавание; автономное транспортное средство; автономное судоходство; морское право; правовое регулирование морских автономных судов; конвергенция морского права, терминология морского права; терминология транспортного права.

Для цитирования: Клюев В. В. Терминология автономного транспорта // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 114–124.

Original article

Terminology of autonomous vehicle

Vitaly V. Klyuev,
Candidate of Law,
head of the Department of State Policy
in the field of maritime and inland water transport of the Ministry of Transport of Russia,
Moscow, Russia

Abstract. Automation of control processes in all spheres of human activity is becoming increasingly accelerated due to the improvement of computing technologies, artificial intelligence, communications, pattern recognition, as well as the creation of effective actuators for automation. Accordingly, new social relations are emerging, connected with automation, reduction or exclusion of human cognitive functions and humans in general in the control loop of technical and technological processes. Automation has fully affected transport and vehicles, creating an unprecedented need to review legal norms, structures and concepts that regulate social relations arising during the operation of transport infrastructure and vehicles. In this regard, there is a problem of using legal terminology in relation to vehicles operated without human participation or with reduced human participation compared to traditional control methods. The current paper has considered the question of how the term "autonomy" should be used to describe a vehicle without human intervention, and whether it meets the stated needs of the transport sector, where the term "automated vehicle" and many other terms are currently often used for these purposes? Obviously, there is a possibility of universal legal regulation of the operation of autonomous transport in general. But there is a significant obstacle to the implementation of such an idea since there is no community of transport regulation either in the world or in Russia and establishing the community and universality in relation to autonomous transport alone in the absence of community of basic transport regulation seems an unsolvable task.

Keywords: merchant shipping; autonomous vehicle; autonomous shipping; maritime law; legal regulation of autonomous marine vessels; convergence of maritime law, terminology of maritime law; terminology of transport law.

For citation: Klyuev V.V. Terminology of autonomous vehicle // Transport law and security. 2025; (2(54)):114–124.

© Клюев В. В., 2025

Введение

Автоматизация процессов управления во всех сферах человеческой деятельности приобретает все большее ускорение, обусловленное совершенствованием технологий вычислений, искусственного интеллекта, связи, распознавания образов, а также созданием эффективных исполнительных устройств автоматики. Соответственно, появляются новые общественные отношения, связанные с автоматизацией, уменьшением или исключением когнитивных функций человека и человека вообще из контура управления техническими и технологическими процессами. Автоматизация в полной мере коснулась транспорта и транспортных средств, создавая беспрецедентную потребность в пересмотре правовых норм, конструкций и кон-

цепций, регулирующих общественные отношения, возникающие при эксплуатации транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Автономность и ее определение в различных видах транспорта

На морском транспорте ведутся интенсивные эксперименты по созданию автономных судов, способных управляться из центра дистанционного управления или вообще совершать плавание самостоятельно, включая построение маршрута движения, формирование и осуществление маневров расхождения со встречными судами на основе международно признанных правил, взаимодействовать с другими участниками торгового мореплавания [1]. В период с 2019 по 2022 г. в России реализовывался масштабный проект «Безэкипажное судоходство коммерческого флота» (БЭС-КФ) с участием четырех судов различного размера и назначения в различных морских акваториях мирового океана [2]. Развитие автономного судоходства на морском транспорте обусловило принятие комплекса нормативных правовых актов в России, создающих правовые условия для создания и эксплуатации судов с ограниченным экипажем на борту или вовсе без экипажа. Новеллами в законодательство РФ введены новые юридические понятия «автономное судно» и «полуавтономное судно» в сфере торгового мореплавания и судоходства по внутренним водным путям [3].

Начиная с 2023 г. существенно интенсифицировались работы теоретического и практического характера по созданию гражданских беспилотных авиационных систем [4]. Основное направление в развитии гражданских беспилотных летательных аппаратов связано с созданием дистанционно управляемых систем при отсутствии человека (пилота) на борту летательного аппарата и управлением таким летательным аппаратом дистанционно удаленным оператором [5]. Воздушный кодекс Российской Федерации содержит нормы, относящиеся к беспилотным летательным аппаратам, но использует термин «беспилотное воздушное судно». Развитие технологий беспилотных летательных аппаратов потребует адекватного правового регулирования и механизмов реализации соответствующих правовых норм [6].

В России в настоящее время действует трехлетний экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств [7], осуществляемый в отношении автомобильного транспорта. Аналогичный экспериментальный правовой режим действует в отношении рельсовых транспортных средств (трамваев) [8]. Анализируя эффективность и правовую сущность указанных экспериментальных правовых режимов, М. А. Бажина наравне с термином «высокоавтоматизированное транспортное средство» вводит термин «полностью автоматизированное транспортное средство» [9]. Уровень автоматизации в диспетчеризации железнодорожного транспорта и оснащение инфраструктурных объектов железнодорожного транспорта автоматическими системами мониторинга состояния и определения опасностей, оснащение локомотивов и электровозов системами машинного

зрения уже сегодня приблизили железнодорожный транспорт к возможности беспилотного движения без машиниста, находящегося непосредственно в поезде [10].

Существует мнение, что эксплуатация любого автономного транспорта в целом имеет определенные общие правила формирования единообразной законодательной позиции, например, в сфере той же ответственности, отражения общих принципов использования технологий при защите прав и свобод человека, безопасности и прозрачности. В связи с этим зачастую представляется, что существуют, по сути, единые критерии степени (уровни) автономности в отношении автоматизированного автомобильного транспорта, со ссылкой на стандарт SAE J3016 [11].

Рассуждая о проблемах гражданско-правовой ответственности беспилотных транспортных средств и беспилотных летательных аппаратов, О. В. Федотова, в частности, объединяет и неуправляемые пилотом летательные аппараты и движущиеся без водителя автомобили единым термином «высокоавтоматизированные транспортные средства» — *ВАТС*, указывая, что законодательство в отношении регулирования *ВАТС* отсутствует [12]. С. А. Синицын, рассматривая законопроект об автономном судоходстве, приходит к выводу о необходимости целостного подхода к регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации беспилотного транспорта, в целях унификации идей и целей правового регулирования [13].

Таким образом, следует констатировать, что на всех видах транспорта идет бурное развитие технологий автоматизации управления инфраструктурой и подвижным составом, а также в той или иной степени ведется работа по надлежащему регулированию вновь возникающих общественных отношений. При этом применяются самые различные термины и определения для транспортных средств, использующих технологию управления движением и эксплуатацией, отличную от традиционной, связанной с использованием человека и его когнитивных способностей в контуре управления и принятия решений различного уровня. Суммируя все разнообразие используемых терминов, получим: «высокоавтоматизированное транспортное средство», «полностью автоматизированное транспортное средство», «беспилотное транспортное средство», «автономное транспортное средство», «беспилотный летательный аппарат», «беспилотное воздушное судно», «безэкипажное судно», «автономное судно», «полуавтономное судно», «беспилотное судно», «автономный транспорт» и др. Такое разнообразие объясняется тем, что терминология в правовые конструкции транслируется из технических идей и разработок и в большинстве своем не отражает природы общественных отношений, на которые эти термины направлены. Вместе с тем развитие общественных отношений в направлении автоматизации процессов управления имеет объективный эволюционный характер и проецируется на развитие правового регулирования в сфере автономного транспорта [14].

Применение термина «автономность» к новым общественным отношениям

Понятийный аппарат транспортного права является основополагающим элементом правового регулирования транспортной деятельности. Единообразие применения понятий, закрепление точных дефиниций понятий создает правовую определенность и формирует основу всего дальнейшего правового массива в транспортной сфере [15].

Возникает вопрос: насколько термин «автономность» должен применяться для обозначения транспортного средства, где отсутствует участие человека, и отвечает ли он заявленным потребностям в транспортной сфере, где в настоящее время для указанных целей зачастую используется, например, термин «автоматизированное транспортное средство»?

Этимология слова «автономия» имеет юридические корни и состоит из двух составляющих «авто» — самостоятельный, и «номос» — закон, обычай. В совокупности термин «автономия» означает способность и возможность для субъекта принимать решения независимо от сторонней воли. В практической жизни термин «автономность» используется более широко, но все же означает именно самостоятельность, независимость от каких-либо обстоятельств.

Упомянутый ранее «Стандарт» SAE J3016, почему-то воспринимаемый в России как руководство по всему автономному транспорту, — это разработка Общества инженеров автомобильной промышленности (*Society of Automotive Engineers*; *SAE*) и, строго говоря, не является стандартом. Это документ «о хорошей практике использования автомобилей» и фактически имеет статус рекомендации. Он обновлен в 2021 г. и позиционирует себя как обобщение инженерных знаний и опыта в автоматизации вождения автомобиля. Рекомендация базируется исключительно на практике автомобилевождения и выделяет пять уровней автоматизации (не автономности), а именно: отсутствие автоматизации, помощь в вождении, частичная автоматизация вождения, условная автоматизация вождения, высокая степень автоматизации вождения, полная автоматизация вождения.

Разработчики подчеркивают, что указанные уровни, равно как и все остальные положения документа, применимы исключительно к автомобилям, динамически движущимся по публичным автодорогам, являются описательными и информационными и ни в коей мере не нормативными.

Термин «высокоавтоматизированное транспортное средство», использованный обществом автомобильных инженеров и транслированный в российские экспериментальные режимы в области автомобильного транспорта и рельсовых транспортных средств (трамваев), является, на наш взгляд, не вполне удачным, поскольку не отражает правовой природы явления. Общество автомобильных инженеров, отвергая термин «автономное», оправдывается тем, что автономия, на их взгляд, — это полная независимость, а вот степень автоматизации движения автомобиля показывает, что зависимость от внешнего управления все еще существует. Но

даже они в своих рассуждениях признают, что пятый уровень автоматизации и есть автономность.

Кроме того, термин «автоматизация» является техническим и обозначает создание устройств, систем, способных работать без участия человека. Если обратиться к этимологии слова автомат, производным которого является термин автоматизация, то увидим, что это слово сформировано из двух частей: первая «авто», как и в слове «автономия», означает самостоятельность, независимость, а вот вторая часть «матио» означает движение, стремление. Таким образом буквально термин «автомат» означает самодвижение, т.е. устройство, которое движется само.

Термин «беспилотное транспортное средство» является сомнительным и его использование не вполне обосновано. Представляется, что термин должен отражать правовую природу общественных отношений в описываемом явлении. Дословно, «беспилотный» означает отсутствие некоего «пилота» на транспортном средстве, но присутствие «пилота» на транспортном средстве и сейчас не является обязательным. В автомобильном, железнодорожном, морском и внутреннем водном транспорте вообще не используется понятие «пилот», соответственно, термин «беспилотный» буквально возможно применить только к авиации. На морском и внутреннем водном транспорте есть схожее понятие на английском языке «*pilot*», в русском переводе означающее лоцмана. Буквальное применение термина «беспилотный» к морскому транспорту может означать «безлоцманский». Но наличие лоцмана на борту морского или речного судна — явление эпизодическое и в большинстве случаев необязательное. Безлоцманская проводка судна не имеет ничего общего с процессом автоматизации управления судном.

В гражданском праве под термином автономия воли понимают свободу в принятии условий договора его стороной. То есть опять самостоятельность, но теперь в принятии решений.

Как уже указывалось, этимология слова «автономия» имеет юридические корни и изначально предназначалось для использования в отношении автономии воли. То есть термин «автономность» в юридическом смысле используется для обозначения самостоятельности, отсутствия зависимости в принятии решений или в осуществлении действий или деятельности.

Автономность морского судна, как и любого другого транспортного средства, достигается не только созданием технических устройств и систем, обеспечивающих самодвижение, хотя следует признать, что такие устройства и системы являются определяющими для технологии автономного транспорта. Автономность транспортного средства должна быть обеспечена также набором организационных и правовых мер.

Использование термина «автономное», в частности, применительно к морскому судну, которое осуществляет плавание самостоятельно, при этом управленческие решения принимаются независимо или практически

независимо от людей, является наиболее соответствующим правовой природе соответствующих общественных отношений.

Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации введены понятия автономного и полуавтономного судов, использующие в качестве разграничительного квалифицирующего признака необходимость несения вахты экипажем на борту судна [16]. Возникает вопрос вовлеченности внешнего экипажа в контур управления судном во время плавания, не является ли такая вовлеченность признаком отсутствия автономности с учетом трактовки пятого уровня автоматизации в отношении автомобильного транспорта?

Исходя из анализа Устава службы на морских судах, утвержденного приказом Минтранса России от 4 июня 2018 г. № 224, вахтенная служба в море (ходовая вахта) предполагает обеспечение определенных обязанностей, связанных с постоянным наблюдением за самим судном, за обстановкой, оперативную радиосвязь, готовность борьбы за живучесть судна (п. 6.23 Устава). В п. 6.24 содержатся обязанности вахтенного помощника капитана на вахте в море (ходовой вахте), которые включают в себя проверку правильности выдерживания курса, местоположения, контроль погодных условий и т.д. В свою очередь автономность морского судна предполагает, что часть функций, указанных выше, автоматизируется. Однако, исходя из ст. 7 Кодекса торгового мореплавания РФ, автономность судна зависит от степени участия экипажа на борту судна. Тем самым из анализа данной статьи автономность не исключает возможности дистанционного участия человека в управлении судном, в том числе и выполнении ходовой вахты в целях управления судна в дистанционном режиме. Вместе с тем в Положениях по классификации морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов Российского морского регистра судоходства (НД № 2-030101-037) понятие «автономное управление» предполагает режим управления судном, системами и техническими средствами судна без участия человека.

Использование термина «автономный» применительно к морскому судну создает некоторую коллизию с традиционным использованием этого термина в ином значении. В морской практике под автономностью традиционного принято понимать способность судна осуществлять плавание самостоятельно, независимо от возможности пополнения судовых запасов, и в связи с этим введение понятия «автономное судно» в смысле независимости управления судном от воли человека (экипажа) может внести некоторую двусмысленность. Но при этом необходимо отметить, что термин «автономность» в отношении способности судна осуществлять плавание без пополнения запасов законодательно закреплен не был. Таким образом, законодательное закрепление термина «автономное судно» в смысле плавания судна без участи человека не создает правовой неопределенности.

Выводы

Именно термин «автономный» является наиболее адекватным в применении к рассматриваемым общественным отношениям.

Остается вопрос универсальности как терминологии, так и правовых принципов и конструкций, применительно к различным видам транспорта. Конечно, схожие черты, присущие всем автоматизированным или автономным видам транспорта, существуют, так же как эти черты присущи всем автоматизированным системам, и не только транспортным. Даже существуют схожие общественные отношения, которые являются объектом настоящего исследования. Можно предположить, что есть возможность универсального регулирования правоотношений, связанных с эксплуатацией именно автономного транспорта. Но есть серьезное препятствие для реализации такой идеи: не существует общности транспортного регулирования ни в мире, ни в России [17], а создавать общность и универсальность в отношении только автономного транспорта в отсутствие общности базисного регулирования транспорта представляется нерешаемой задачей.

Вместе с тем все-таки существует необходимость рационального соотнесения правовых норм и конструкций, включая понятийный аппарат, между различными видами транспорта, между транспортным законодательством и законодательством в иных правовых сферах, а также адекватного учета международных инструментов, регулирующих общественные отношения в связи с эксплуатацией различных видов транспорта. Поскольку идея полной унификации парового регулирования выглядит утопичной по объективным причинам, представляется возможным использовать механизмы правовой конвергенции как в соотнесении национального регулирования с международным, так и в обеспечении совместимости национального регулирования различных видов транспорта.

Список источников

1. Пинский, А. С. Россия открывает автономное судоходство. Правовые аспекты и особенности организации / А. С. Пинский, В. В. Клюев // Транспорт Российской Федерации. — 2020. — № 3-4(88-89). — С. 8—14. — EDN VJKKRO.
2. Гуцуляк, В. Н. Правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей / В. Н. Гуцуляк, В. В. Клюев // Государство и право. — 2021. — № 10. — С. 163-172. — DOI 10.31857/S102694520017270-8. — EDN PSRQBB.
3. Клюев, В. В. Развитие законодательства в области автономного судоходства в Российской Федерации / В. В. Клюев // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 4(48). — С. 74—89. — EDN PDPZNG.
4. Ващенко, А. Н. Разработка и производство гражданских беспилотных летательных аппаратов: опыт КНР для реализации стратегии развития беспилотной авиации РФ / А. Н. Ващенко, М. Н. Григорьев, Ц. Чжан // Аэрокосмическая техника и технологии. — 2024. — Том 2. — № 3. — С. 82—97. — DOI 10.52467/2949-401X-2024-2-3-82-97. — EDN RGTJJW.
5. Гетманцев, А. Ю. Классификация показателей эффективности контроля безопасности испытаний и эксплуатации беспилотных воздушных судов (беспилотных летательных аппаратов) / А. Ю. Гетманцев // Проблемы управления рисками в техносфере. — 2023. — № 1(65). — С. 94—104. — EDN STKEEY.

6. Грищенко, Г. А. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов: российский подход и мировая практика / Г. А. Грищенко // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). — 2019. — № 12(64). — С. 129—136. — DOI 10.17803/2311-5998.2019.64.12.129-136. — EDN SVQODN.
7. Чипурина, Е. А. О перспективах эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах российских мегаполисов / Е. А. Чипурина // Актуальные проблемы административного права и процесса. — 2021. — № 1. — С. 122—126. — EDN PDYCDA.
8. Колесова, А. Р. Анализ управления развитием проектов по внедрению беспилотных технологий в сферу транспорта города Москвы / А. Р. Колесова, Н. В. Михалевич // Основные направления реализации государственных и корпоративных программ и проектов г. Москвы : Сборник статей по итогам XI научно-практической конференции студентов, магистрантов и аспирантов, Москва, 03 апреля 2025 года. — Москва : Русайнс, 2025. — EDN BWKYCS.
9. Бажина, М. А. Есть ли правовое регулирование за пределами экспериментального правового режима применения инноваций в сфере транспорта? / М. А. Бажина // Цифровые технологии и право : Сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции. В 6-ти томах, Казань, 23 сентября 2022 года / под редакцией И. Р. Бегишева [и др.]. Том 3. — Казань : Издательство «Познание», 2022. — EDN RZNXFA.
10. Перспективы применения беспилотных поездов на отечественном рельсовом транспорте / А. А. Воробьев, А. М. Будюкин, В. Г. Кондратенко, А. М. Перепеченов // Аэрокосмическое приборостроение и эксплуатационные технологии : Сборник докладов Второй Международной научной конференции, Санкт-Петербург, 14—22 апреля 2021 года. — Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения, 2021.— DOI 10.31799/978-5-8088-1554-4-2021-2-86-91. — EDN INNAVK.
11. Макаров, В. О. Правовые основы экспериментальных правовых режимов в сфере беспилотного наземного транспорта / В. О. Макаров // Общество, экономика и право: вызовы современности и тенденции развития : электронный сборник статей по материалам IV Международной научно-практической конференции, Волжский, 16 декабря 2022 г. — Волжский : Сфера, 2023. — EDN VNHVUP.
12. Федотова, О. В. К вопросу о гражданско-правовой ответственности беспилотных транспортных средств и беспилотных летательных аппаратов / О. В. Федотова // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования : Материалы XIX Международной научно-практической конференции, Орёл, 24 апреля 2025 года. — Орёл : Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2025. — EDN UHBOYY.
13. Синицын, С. А. Развитие законодательства о беспилотном транспорте: проблемы и перспективы (на примере автономных судов) / С. А. Синицын // Российская юстиция. — 2022. — № 1. — С. 53—62. — DOI 10.52433/01316761_2022_01_53. — EDN BDBGIW.
14. Клюев, В. В. Объективные предпосылки появления автономных надводных судов и правовой основы их эксплуатации / В. В. Клюев // Образование и право. — 2024. — № 1. — С. 426—435. — DOI 10.24412/2076-1503-2024-1-426-435. — EDN LVBSCC.

15. Бажина, М. А. Проблемы понятийного аппарата транспортного права России / М. А. Бажина // Право и экономика. — 2021. — № 5(399). — С. 56—60. — EDN HADJZS.
16. Клюев, В. В. Окончательное формирование системы правового регулирования эксплуатации автономных судов в России / В. В. Клюев // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 3(51). — С. 141—148. — EDN ZKZTQQ.
17. Клюев, В. В. Место морского права в системе отраслей российского права / В. В. Клюев // Современное право. — 2024. — № 8. — С. 45—51. — DOI 10.25799/NI.2024.40.77.008. — EDN KIRQJW.

References

1. Pinskiy, A. S. Rossiya otkryvayet avtonomnoye sudokhodstvo. Pravovyye aspekty i osobennosti organizatsii [Russia opens up autonomous shipping. Legal aspects and features of the organization] / A. S. Pinskiy, V. V. Klyuyev // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2020. — № 3-4(88-89). — S. 8—14. — EDN VJKKRO.
2. Gutsulyak, V. N. Pravovyye problemy ekspluatatsii morskikh sudov bez ekipazhey [Legal problems of operating sea vessels without crews] / V. N. Gutsulyak, V. V. Klyuyev // Gosudarstvo i pravo. — 2021. — № 10. — S. 163-172. — DOI 10.31857/S102694520017270-8. — EDN PSRQBB.
3. Klyuyev, V. V. Razvitiye zakonodatel'stva v oblasti avtonomnogo sudokhodstva v Rossiyskoy Federatsii [Development of legislation in the field of autonomous shipping in the Russian Federation] / V. V. Klyuyev // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 4(48). — S. 74—89. — EDN PDPZNG.
4. Vashchenko, A. N. Razrabotka i proizvodstvo grazhdanskikh bespilotnykh letatel'nykh apparatov: opyt KNR dlya realizatsii strategii razvitiya bespilotnoy aviatsii RF [Development and production of civil unmanned aerial vehicles: the PRC experience for the implementation of the strategy for the development of unmanned aviation in the Russian Federation] / A. N. Vashchenko, M. N. Grigor'yev, TS. Chzhan // Aerokosmicheskaya tekhnika i tekhnologii. — 2024. — Tom 2. — № 3. — S. 82—97. — DOI 10.52467/2949-401X-2024-2-3-82-97. — EDN RGTJJW.
5. Getmantsev, A. YU. Klassifikatsiya pokazateley effektivnosti kontrolya bezopasnosti ispytaniy i ekspluatatsii bespilotnykh vozdushnykh sudov (bespilotnykh letatel'nykh apparatov) [Classification of performance indicators for safety control of testing and operation of unmanned aerial vehicles (UAVs)] / A. YU. Getmantsev // Problemy upravleniya riskami v tekhnosfere. — 2023. — № 1(65). — S. 94—104. — EDN STKEEY.
6. Grishchenko, G. A. Pravovoye regulirovaniye bespilotnykh letatel'nykh apparatov: rossiyskiy podkhod i mirovaya praktika [Legal regulation of unmanned aerial vehicles: Russian approach and world practice] / G. A. Grishchenko // Vestnik Universiteta imeni O. Ye. Kutafina (MGYUA). — 2019. — № 12(64). — S. 129—136. — DOI 10.17803/2311-5998.2019.64.12.129-136. — EDN SVQODN.
7. Chipurina, Ye. A. O perspektivakh ekspluatatsii vysokoavtomatizirovannykh transportnykh sredstv na dorogakh rossiyskikh megapolisov [On the Prospects for the Operation of Highly Automated Vehicles on the Roads of Russian Megacities] / Ye. A. Chipurina // Aktual'nyye problemy administrativnogo prava i protsessa. — 2021. — № 1. — S. 122—126. — EDN PDYCDA.
8. Kolesova, A. R. Analiz upravleniya razvitiyem proyektov po vnedreniyu bespilotnykh tekhnologiy v sferu transporta goroda Moskvy [Analysis of the Management of Development of Projects for the Introduction of Unmanned Technologies in the Sphere of Transport of the City of Moscow] / A. R. Kolesova, N. V. Mikhalevich // Osnovnyye napravleniya realizatsii gosudarstvennykh i korporativnykh programm i proyektov g. Moskvy : Sbornik statey po itogam XI nauchno-prakticheskoy konferentsii studentov, magistrantov i aspirantov, Moskva, 03 aprelya 2025 goda. — Moskva : Rusayns, 2025. — EDN BWKYCS.

9. Bazhina, M. A. Yest' li pravovoye regulirovaniye za predelami eksperimental'nogo pravovogo rezhima primeneniya innovatsiy v sfere transporta? [Is there legal regulation outside the experimental legal regime for the application of innovations in the sphere of transport?] / M. A. Bazhina // Tsifrovyye tekhnologii i pravo : Sbornik nauchnykh trudov I Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. V 6-ti tomakh, Kazan', 23 sentyabrya 2022 goda / pod redaktsiyey I. R. Begisheva [i dr.]. Tom 3. — Kazan' : Izdatel'stvo «Poznaniye», 2022. — EDN RZNXFA.
10. Perspektivy primeneniya bespilotnykh poyezdov na otechestvennom rel'sovom transporte [Prospects for the use of driverless trains in domestic rail transport] / A. A. Vorob'yev, A. M. Budyukin, V. G. Kondratenko, A. M. Perepechenov // Aerokosmicheskoye priborostroyeniye i ekspluatatsionnyye tekhnologii : Sbornik dokladov Vtoroy Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii, Sankt-Peterburg, 14—22 aprelya 2021 goda. — Sankt-Peterburg : Sankt-Peterburgskiy gosudarstvennyy universitet aerokosmicheskogo priborostroyeniya, 2021.— DOI 10.31799/978-5-8088-1554-4-2021-2-86-91. — EDN INNAVK.
11. Makarov, V. O. Pravovyye osnovy eksperimental'nykh pravovykh rezhimov v sfere bespilotnogo nazemnogo transporta [Legal Foundations of Experimental Legal Regimes in the Sphere of Unmanned Ground Transport] / V. O. Makarov // Obshchestvo, ekonomika i pravo: vyzovy sovremennosti i tendentsii razvitiya : elektronnyy sbornik statey po materialam IV Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Volzhskiy, 16 dekabrya 2022 goda. — Volzhskiy : Sfera, 2023. — EDN VNHVUP.
12. Fedotova, O. V. K voprosu o grazhdansko-pravovoy otvetstvennosti bespilotnykh transportnykh sredstv i bespilotnykh letatel'nykh apparatov [On the issue of civil liability of unmanned vehicles and unmanned aerial vehicles] / O. V. Fedotova // Upravleniye deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya : Materialy XIX Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Orol, 24 aprelya 2025 goda. — Orol : Orlovskiy yuridicheskiy institut MVD Rossii imeni V. V. Luk'yanova, 2025. — EDN UHBOYY.
13. Sinitsyn, S. A. Razvitiye zakonodatel'stva o bespilotnom transporte: problemy i perspektivy (na primere avtonomnykh sudov) [Development of legislation on unmanned transport: problems and prospects (on the example of autonomous courts)] / S. A. Sinitsyn // Rossiyskaya yustitsiya. — 2022. — № 1. — S. 53—62. — DOI 10.52433/01316761_2022_01_53. — EDN BDBGIW.
14. Klyuyev, V. V. Ob"yektivnyye predposylki poyavleniya avtonomnykh nadvodnykh sudov i pravovoy osnovy ikh ekspluatatsii [Objective prerequisites for the emergence of autonomous surface vessels and the legal basis for their operation] / V. V. Klyuyev // Obrazovaniye i pravo. — 2024. — № 1. — S. 426—435. — DOI 10.24412/2076-1503-2024-1-426-435. — EDN LVBSCC.
15. Bazhina, M. A. Problemy ponyatiynogo apparata transportnogo prava Rossii [Problems of the conceptual apparatus of transport law in Russia] / M. A. Bazhina // Pravo i ekonomika. — 2021. — № 5(399). — S. 56—60. — EDN HADJZS.
16. Klyuyev, V. V. Okonchatel'noye formirovaniye sistemy pravovogo regulirovaniya ekspluatatsii avtonomnykh sudov v Rossii [Final formation of the system of legal regulation of the operation of autonomous vessels in Russia] / V. V. Klyuyev // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 3(51). — S. 141—148. — EDN ZKZTQQ.
17. Klyuyev, V. V. Mesto morskogo prava v sisteme otrasley rossiyskogo prava [The place of maritime law in the system of branches of Russian law] / V. V. Klyuyev // Sovremennoye pravo. — 2024. — № 8. — S. 45—51. — DOI 10.25799/NI.2024.40.77.008. — EDN KIRQJW.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 125–131.
Transport law and security. 2025; (2(54)):125–131.

МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 368.23

Обзор диссертационных исследований по тематике «Морское страхование»

Минин Никита Евгеньевич,
генеральный директор ООО «Наутилус — страховые консультанты»,
Москва, Россия

Аннотация. Морское страхование является важным финансово-правовым инструментом защиты интересов в судоходстве. Научные исследования в области правового регулирования морского страхования позволяют постоянно совершенствовать данную область общественных отношений. Тем не менее диссертаций по этой тематике написано не так много, что оставляет довольно большое пространство для научной деятельности исследователей.

Ключевые слова: морское страхование; публично-правовое регулирование; правовая система; ответственность судовладельцев.

Для цитирования: Минин Н. Е. Обзор диссертационных исследований по тематике «Морское страхование» // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 125–131.

MARITIME LAW

Original article

Review of scientific research on the topic “Marine insurance”

Nikita Ev. Minin,
General Director of the LLC “Nautilus - Insurance Consultants”,
Moscow, Russia

Abstract. Marine insurance is an important financial and legal instrument for protecting interests in shipping. Scientific research in the field of legal regulation of marine insurance allows constantly improving this area of public relations. However, not much research has been written on this topic, which leaves quite a lot of space for the scientific activity of researchers.

Keywords: marine insurance; public law regulation; legal system; shipowners’ liability.

For citation: Minin N.E. Review of scientific research on the topic “Marine insurance” // Transport law and security. 2025; (2(54)):125–131.

© Минин Н. Е., 2025

Морской флот является ключевым видом транспорта в международной торговле, обеспечивающим порядка 80% международных грузоперевозок [https: // news.un.org/ru/story/2018/11/1343431 (дата обращения: 12 октября 2024 г.)]. В России флот также играет ключевую роль в обеспечении международной торговли страны, осуществив в 2022 г. порядка 70% внешнеторговых перевозок [https: // customs.gov.ru/press/aktualno/document/376458?utm_referrer=korabel.ru%2Fnews%2Fcomments%2Fdolya_morskih_perevozok_vo_vneshney_torgovle_rossii_v_2022_godu_vyrosla_do_69.html (дата обращения: 12 октября 2024 г.)].

Северный завоз в России примерно на 75% также обеспечивается морским и речным флотом [https: // morvesti.ru/analitika/1692/99132/ (дата обращения: 12 октября 2024 г.)].

В свою очередь, морское страхование является важным инструментом, обеспечивающим как финансовую устойчивость судоходных компаний-перевозчиков, так и правовую защиту судовладельцев в области гражданской ответственности, связанной с эксплуатацией флота.

При этом правовое регулирование (как публичное, так и частное) функционирования данного инструмента в Российской Федерации стало развиваться особенно активно с принятием в 1992 г. Закона РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (первоначальное название «О страховании»), а также со вступлением в силу части второй ГК РФ в марте 1996 г., глава 48 которой посвящена вопросам страхования.

Важнейшим шагом в деле регулирования правоотношений в области морского страхования стало вступление в силу в 1999 г. Кодекса торгового мореплавания, в котором правовому регулированию договора морского страхования целиком посвящена глава XV.

С тех пор публично-правовое регулирование деятельности в области морского страхования постоянно совершенствуется. Тем самым государство отвечает на постоянно изменяющееся международно-правовое регулирование деятельности судоходной отрасли, в том числе и вопросы, связанные с морским страхованием.

В связи с этим весьма актуальными представляются исследования в области именно публично-правового регулирования области морского страхования. Именно государство создает законодательную базу для реализации данного вида деятельности, и от качества этой базы во многом зависит эффективная работа данного инструмента в деле защиты финансово-экономических интересов судоходства.

Всеобъемлющее научное исследование правового регулирования морского страхования позволит выявить возможные проблемы в данном разделе отечественной правовой системы, а также выработать пути их решения.

Автору удалось обнаружить с помощью официального сайта Российской государственной библиотеки (www.rsl.ru) 15 диссертаций, посвященных вопросам морского страхования, начиная с 1994 г. Это те диссертации, в

которых объектом научного исследования выступают общественные отношения, складывающиеся в области морского страхования. В ряде диссертаций вопросы морского страхования затрагиваются лишь отчасти и не являются основным объектом исследования.

При этом следует заметить, что лишь пять из упомянутых исследований находятся в области юриспруденции, остальные относятся к экономическим наукам.

Целью настоящего обзора является выявление степени изученности вопросов публично-правового регулирования морского страхования в Российской Федерации и их разработанности со стороны научного сообщества, в частности, со стороны соискателей ученых степеней.

Итак, рассмотрим диссертационные исследования в области юриспруденции, в которых морское страхование как вид деятельности является основным объектом исследования.

Тема диссертации на соискание степени кандидата юридических наук Екатерины Сергеевны Иващенко заявлена как «Правовая организация морского страхования в России (конец XVIII — первая половина XX вв.) [1]. Как следует из заглавия, предметом исследования является государственная политика в области правового регулирования общественных отношений, возникающих в сфере морского страхования в указанный период времени.

Диссертация состоит из трех глав.

Первая глава рассматривает правовое регулирование института морского страхования в Российской империи и затрагивает период с начала XIX в. до 1917 г. Автором были затронуты проблемы становления морского страхования в дореволюционной России как рода деятельности и его публично-правового регулирования. При этом использовались материалы исследований таких ученых, как Д. А. Гурьев, В. Р., Идельсон, П. Х. Спасский.

Вторая глава диссертации посвящена исследованию становления морского страхования и его правовому регулированию в первые годы Советской власти до момента образования СССР. Этот период времени интересен тем, что именно тогда были заложены основы принципиально новых экономических отношений, связанных с плановым ведением народного хозяйства и национализацией практически всех сфер экономики страны.

И, наконец, третья глава исследования посвящена периоду второй половины 1920-х — конца 1930-х гг. Именно в данный период в СССР произошла кодификация норм права в области морского права в целом и страхования в частности. Кроме того, начали свою деятельность советские зарубежные страховые общества (как дочерние структуры Госстраха). При рассмотрении правового регулирования морского страхования в СССР в данный период времени автор диссертации опирался на материалы исследований таких ученых, как В. Ю. Абрамов, Е. Ю. Благодатная, В. В. Богатир, А. С. Кокин и других.

Среди восьми положений, вынесенных на защиту, абсолютное большинство базируется на выводах, сделанных исходя из результатов исследования публично-правовых и экономических процессов, происходивших в России или СССР в области морского страхования в исследуемый период. Однако восьмое положение включает в себя комплекс предложений по совершенствованию действующего законодательства РФ в данной области, что не выглядит полностью логичным и обоснованным ввиду того, что само диссертационное исследование не охватывает позднесоветский и постсоветский периоды.

Таким образом, действующее публично-правовое регулирование сферы морского страхования автором не исследовано. Остается не вполне понятным, на основании чего делаются предложения по совершенствованию действующей правовой системы.

Тема кандидатской диссертации А. Г. Архиповой звучит как «Страхование ответственности судовладельцев по английскому и российскому праву» [2]. Объектом исследования являются общественные отношения в области страхования ответственности судовладельцев (что является лишь составной частью морского страхования в целом). Предметом исследования является как публично-правовое регулирование данного рода деятельности в России и в Великобритании, так и сам договор страхования ответственности судовладельцев и вытекающих из него правоотношений сторон. Таким образом, данная диссертация изучает как публично-правовое, так и частноправовое регулирование страхования ответственности судовладельцев.

Исследование имеет несколько нетипичную структуру и состоит всего из двух глав, каждая из которых в свою очередь состоит из девяти параграфов, при этом некоторые имеют еще и ряд подпунктов.

Первая глава посвящена истории развития правового регулирования ответственности судовладельцев в Англии, а также анализу конкретных положений типичного договора страхования ответственности судовладельца.

Вторая глава анализирует публично-правовое и частноправовое регулирование договора страхования ответственности судовладельцев в России.

Среди положений, вынесенных на защиту, особый интерес представляют те, которые связаны с правовым регулированием деятельности обществ взаимного страхования, а также с моментом начала течения срока исковой давности и предъявлении требований выгодоприобретателей по полису непосредственно к страховщику.

В 2003 г. Т. А. Меребашвили защитила диссертацию на соискании ученой степени кандидата юридических наук на тему «Материальные и процессуальные вопросы взаимного страхования ответственности судовладельцев». Объектом исследования является часть общественных отношений в сфере морского страхования, осуществляемая в форме взаимного страхо-

вания, т.е. на основании взаимности, бесприбыльности и безубыточности [3].

Предметом исследования служит богатейший набор норм права — как международного частного и публичного, так и национальных — российского и ряда зарубежных стран. Таким образом, диссертация исследует вопросы как частноправового характера, так и публично-правового. При этом исследуется правовое регулирование лишь одного вида морского страхования — а именно страхования ответственности судовладельцев, причем не полностью, а лишь той его части, которая осуществляется на основе взаимности.

Исследование состоит из трех глав, каждая их которых содержит ряд параграфов. Первая глава посвящена истории развития института взаимного страхования в России и за рубежом. Вторая глава посвящена современному публично-правовому регулированию деятельности обществ взаимного страхования в России и ряде зарубежных стран. И, наконец, третья глава посвящена процессуальным вопросам — порядку и способам разрешения споров между участниками процесса взаимного страхования.

Подобное сочетание исследования вопросов публично-правового, частноправового характера и процессуальных вопросов встречается не столь часто, поэтому представляет определенный интерес и заслуживает всяческого внимания.

При рассмотрении положений, вынесенных на защиту, следует отметить тот факт, что целый ряд из них, заключавшийся в предложении о принятии ряда нормативных актов на федеральном уровне, был впоследствии реализован в виде, близком к предложенному. Это свидетельствует об абсолютно верном понимании автором работы необходимых изменений в действовавшее на тот момент законодательство РФ.

Кандидатская диссертация С. Н. Мальцева на тему «Правовое регулирование отношений, возникающих из договора морского страхования грузов в России и странах общего права», посвящена, по большей части, рассмотрению правовых особенностей договора морского страхования грузов. Иными словами, исследование находится в плоскости частного права и посвящено рассмотрению лишь небольшой части области морского страхования (страхования грузов, оставив за рамками исследования страхование судна и ответственности судовладельцев) [4].

Автор подробно исследует правоотношения из договора страхования грузов. Интересен также приводимый автором сравнительно-правовой анализ правовых норм, регулирующих указанные правоотношения, в различных правовых системах. Также представляет немалый интерес исследование диссертанта истории развития правового регулирования морского страхования грузов как в Российской империи, так и в СССР. Вместе с тем публично-правовой аспект современного регулирования морского страхования как рода деятельности в диссертации рассмотрен лишь частично.

На наш взгляд, определенный научно-практический интерес представляют предложения автора по внесению дополнений в действующий Кодекс торгового мореплавания РФ, касающихся таксированных и нетаксированных договоров страхования грузов.

Диссертационная работа Р. А. Андреева на тему «Законодательство об имущественном страховании в Российской империи: 1781—1861 гг.» рассматривает историю развития правового регулирования имущественного страхования в России в указанный период, затрагивая морское страхование лишь частично [5]. Рассмотрение автором страхового законодательства России происходит прежде всего в историческом аспекте. При этом практически не затрагивается современная правовая система Российской Федерации. Тем не менее определенный интерес представляет предложение диссертанта о внесении дополнений в действующее страховое законодательство РФ, предусматривающих ту или иную степень обязательности страхования имущества в России. Это положение может быть в перспективе рассмотрено применительно к судам морского и речного транспорта России.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать следующие выводы.

1. Морское страхование является важным финансово-правовым инструментом защиты интересов судоходной отрасли, которая в свою очередь играет важнейшую роль в мировой и российской экономике.

2. Правовое регулирование морского страхования непрерывно совершенствуется, поэтому его изучение представляется весьма важным для выявления проблемных вопросов для дальнейшей оптимизации.

3. В течение последних 30 лет было защищено лишь 15 кандидатских диссертаций, где объектом исследования выступали общественные отношения в области морского страхования, и лишь пять из них находятся в области юриспруденции.

4. Из рассмотренных пяти диссертационных исследований на соискание ученой степени кандидата юридических наук ни одна не исследует исчерпывающе вопросы публично-правового регулирования морского страхования.

5. Таким образом, тематику публично-правового регулирования морского страхования в России можно признать изученной не в полной мере.

Список источников

1. Иващенко, Е. С. Правовая организация морского страхования в России (конец XVIII— первая половина XX вв.) : дис. … канд. юрид. наук / Е. С. Иващенко. — Симферополь, 2022.
2. Архипова, А. Г. Страхование ответственности судовладельцев по английскому и российскому праву : дис. … канд. юрид. наук / А. Г. Архипова. — Москва, 2008.
3. Меребашвили, Т. А. Материальные и процессуальные вопросы взаимного страхования ответственности судовладельцев, диссертация : дис. … канд. юрид. наук / Т. А. Меребашвили. — Санкт-Петербург, 2003.

4. Мальцев, С. А. Правовое регулирование отношений, возникающих из договора морского страхования грузов, в России и странах общего права : дис. … канд. юрид. наук / С. А. Мальцев. — Москва, 2003.
5. Андреев, Р. А. Законодательство об имущественном страховании в Российской империи: 1781—1861 гг. : дис. … канд. юрид. наук / Р. А. Андреев. — Москва, 2007.

References

1. Ivashchenko, Ye. S. Pravovaya organizatsiya morskogo strakhovaniya v Rossii (konets XVIII— pervaya polovina XX vv.) [Legal organization of marine insurance in Russia (late 18th - first half of 20th centuries)]: dis. … kand. yurid. nauk / Ye. S. Ivashchenko. — Simferopol', 2022.
2. Arkhipova, A. G. Strakhovaniye otvetstvennosti sudovladel'tsev po angliyskomu i rossiyskomu pravu [Insurance of shipowners' liability under English and Russian law]: dis. … kand. yurid. nauk / A. G. Arkhipova. — Moskva, 2008.
3. Merebashvili, T. A. Material'nyye i protsessual'nyye voprosy vzaimnogo strakhovaniya otvetstvennosti sudovladel'tsev, dissertatsiya [Substantive and procedural issues of mutual insurance of shipowners' liability, dissertation]: dis. … kand. yurid. nauk / T. A. Merebashvili. — Sankt-Peterburg, 2003.
4. Mal'tsev, S. A. Pravovoye regulirovaniye otnosheniy, voznikayushchikh iz dogovora morskogo strakhovaniya gruzov, v Rossii i stranakh obshchego prava [Legal regulation of relations arising from a contract of marine cargo insurance in Russia and common law countries]: dis. … kand. yurid. nauk / S. A. Mal'tsev. — Moskva, 2003.
5. Andreyev, R. A. Zakonodatel'stvo ob imushchestvennom strakhovanii v Rossiyskoy imperii: 1781—1861 gg. [Legislation on property insurance in the Russian Empire: 1781–1861]: dis. … kand. yurid. nauk / R. A. Andreyev. — Moskva, 2007.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 132–140.
Transport law and security. 2025; (2(54)):132–140.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Научная статья
УДК 342.9

О юридической терминологии в сфере обеспечения транспортной безопасности

Василенко Игорь Константинович,
кандидат юридических наук, доцент,
ведущий научный сотрудник отдела исследования проблем экономической безопасности,
Институт экономических исследований,
Донецк, Россия

Аннотация. В статье анализируются юридические термины, приведенные в нормативных правовых актах в сфере обеспечения безопасности транспортных процессов, исследуются их соотношение со смежными понятиями, характеризующими состояние защищенности транспортного комплекса и граждан от различных угроз в сфере транспортной безопасности. Показано отсутствие системности нормативных правовых актов и их противоречивость. Делается вывод об узком характере легальной дефиниции «транспортная безопасность», предложена ее авторская редакция. Показана необходимость включения в число объектов обеспечения транспортной безопасности лиц, вовлеченных в транспортные процессы. Обоснована необходимость дополнения Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. На основе проведенного исследования предложены изменения в законодательство РФ.

Ключевые слова: транспортная безопасность; транспортная инфраструктура; объекты транспортной инфраструктуры; транспортные средства; угрозы.

Для цитирования: Василенко И. К. О юридической терминологии в сфере обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 132–140.

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Original article

On legal terminology in the field of transport security enforcement

Igor K. Vasilenko,
Candidate of Law, associate professor,
Leading Researcher of the Department of Economic Security Research,
Institute of Economic Research,
Donetsk, Russia

Abstract. The current paper has analyzed the legal terms given in regulatory legal acts in the field of ensuring the safety of transport processes, examines their relationship with related concepts characterizing the state of

security of the transport complex and citizens from various threats in the field of transport security. There has been shown a lack of systemacity of normative legal acts and their inconsistency. There has been made a conclusion about the narrow nature of the legal definition of “transport security” and proposed its author’s edition. There has been shown a necessity to include people involved in transport processes in the number of objects of transport security enforcement. There has been substantiated the necessity to supplement the List of potential threats of committing acts of illegal interference in the activities of transport infrastructure facilities and vehicles. Based on the conducted study, there have been proposed the amendments to the legislation of the Russian Federation.

Keywords: transport security; transport infrastructure; transport infrastructure facilities; vehicles; threats.

For citation: Vasilenko I.K. On legal terminology in the field of transport security enforcement // Transport law and security. 2025; (2(54)):132–140.

© Василенко И. К., 2025

В Российской Федерации, как и во всем мире, транспорт не только является отдельной крупнейшей системообразующей отраслью народного хозяйства и коммуникационным каркасом, связывающим в единое государственное тело наши территории, расположенные в 11 часовых поясах, но и обеспечивает перемещение материальных и трудовых ресурсов. Транспортная отрасль относится к категории критически важной инфраструктуры наравне со здравоохранением, наукой, связью, атомной энергетикой, топливно-энергетическим комплексом, банковской сферой, оборонной и ракетно-космической промышленностью, горнодобывающей металлургической и химической промышленностью [6, стр. 32].

Вместе с тем транспортные средства сами являются источником повышенной опасности для граждан и окружающей среды. Поэтому обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах является одной из первоочередных задач, стоящих перед государственными органами управления транспортным комплексом Российской Федерации.

Стоит отметить, что система этих органов, ввиду масштабности данной отрасли народного хозяйства, состоит из большого числа субъектов, которые руководствуются в своей деятельности не меньшим количеством нормативных правовых актов, которые до сих пор не представляют собой упорядоченную систему и в которых использованы различные термины и определения, допускающие их неоднозначное толкование. Относительное единство этому кластеру нормативных правовых актов придает только то, что их базовым понятием является «транспортная безопасность». Данное обстоятельство придает особую важность тому, чтобы сама дефиниция «транспортная безопасность» была юридически выверенной, полной, отражала все факторы и особенности общественных отношений, в регулировании которых она занимает центральное место.

Целями обеспечения транспортной безопасности согласно Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»

являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Очевидно, что в случае неполноты и нечеткости основных юридических терминов в этой сфере эти цели достигнуть будет весьма затруднительно. Все это обусловливает актуальность данной статьи.

Как отмечают исследователи, «качество законодательства снижают, с одной стороны, частое и не всегда обоснованное внесение изменений в действующие нормативные правовые акты, с другой стороны, медлительность в его корректировке с учетом изменений в социальной, политической, экономической, культурно-воспитательной областях, низкое качество формулировок в нормах» [5, стр. 3].

Так, сама содержащаяся в Федеральном законе «О транспортной безопасности» дефиниция «транспортная безопасность» не учитывает все факторы, которые в настоящее время могут представлять угрозу не только объектам транспортного комплекса, его инфраструктуре, но и гражданам, вовлеченным в транспортные процессы.

Как отмечает Л. Ф. Апт, «легальные дефиниции — это определения, данные законодателем, иными правотворческими органами, судами в принимаемых ими правовых актах, вынесенных в пределах компетенции этих органов» [1, стр. 33]. «Легальные дефиниции представляют собой четкие и лаконичные суждения законодателя о сущности тех или иных правовых явлений и закрепляют в обобщенном виде признаки той или иной правовой категории» [2, стр. 118].

Целью данной статьи является анализ содержания юридических терминов, применяемых в сфере правового регулирования обеспечения транспортной безопасности, и выработка предложений по их уточнению.

Согласно п. 10 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» «транспортная безопасность — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства». То есть транспортная безопасность — это безопасность только материальных объектов (которыми являются и транспортные средства).

Вместе с тем согласно п. 3.15 ч. 3 Национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 56461-2015 «Безопасность транспортная. Общие требования» угрозой транспортной безопасности является совокупность условий и факторов, создающих опасность жизненно важным интересам личности, общества и государства в транспортной сфере.

Подтверждением того, что граждане, вовлеченные в транспортный процесс, являются основным объектом обеспечения транспортной безопасности, является также Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». Во исполнение этого Указа была разработана Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте (утвер-

ждена распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р), в которой вводилось новое понятие, отсутствующее в Законе: «безопасность населения на транспорте» — состояние защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства». Основной угрозой безопасности населения на транспорте объявлялась угроза совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности. Целью Программы объявлялась реализация приоритетных мероприятий обеспечения безопасности населения на транспорте, направленных на создание, развертывание, совершенствование и развитие комплексной системы. Одной из задач Программы являлось оснащение объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств техническими средствами и системами обеспечения уже «транспортной безопасности».

Очевидно, что термин «безопасность населения на транспорте» звучит не вполне юридически корректно, поскольку в толковом словаре С. И. Ожегова слово «население» имеет только одно значение — «жители какого-нибудь места, местности» [4, стр. 593] и, как и «персонал», плохо сочетается со словами «на транспорте». Вместе с тем, очевидно, что в данной Программе речь идет о гражданах, вовлеченных в транспортный процесс, его участниках. Следует отметить, что словосочетание «на транспорте» в этом документе выглядит заимствованием из других нормативных правовых актов, регламентирующих правоохранительную деятельность «органов внутренних дел на транспорте». Причем и в данных актах это словосочетание появилось только после того, как постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 29 января 1980 г. № 78 МВД СССР было предложено создать единую систему органов внутренних дел на транспорте, в том числе на морском и речном. Ранее функции этих органов выполняла транспортная милиция.

Таким образом, с момента принятия указанной Программы и по сегодняшний день в нормативно-правовом регулировании транспортной безопасности существует де-юре два вида безопасности в сфере транспортных процессов: «транспортная безопасность» как безопасность материальных объектов, составляющих транспортный комплекс, и «безопасность населения на транспорте» как безопасность людей, участвующих как в обеспечении функционирования транспортного комплекса, так и являющихся его пользователями. Однако такое разведение видов безопасности в сфере транспортных процессов алогично, поскольку безопасность людей, вовлеченных в транспортный процесс, т.е. пассажиров, водителей и операторов подвижного оборудования, работников предприятий, организующих и осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, работников, обеспечивающих функционирование объектов транспортной инфраструктуры, жителей населенных пунктов и районов городов, через которые или вблизи которых пролегают пути сообщения, является прямым следствием безопасного функционирования материальных объектов, составляющих

транспортный комплекс, прежде всего, транспортных средств и путей сообщения.

Как мы видим, законодатель в рассматриваемой дефиниции «транспортная безопасность» необоснованно исключил из числа объектов защиты все перечисленные категории людей, вовлеченных в транспортный процесс.

Согласно п. 1 ст. 1 Закона «акт незаконного вмешательства — противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий».

Совместным приказом Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г. был утвержден Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее — Перечень), который содержит следующие определения.

1. Угроза захвата — возможность захвата объектов транспортной инфраструктуры (далее — ОТИ) и/или транспортных средств (далее — ТС), установления над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

2. Угроза взрыва — возможность разрушения ОТИ и/или ТС или нанесения им и/или их грузу, здоровью персонала, пассажирам и другим лицам повреждений путем взрыва (обстрела).

3. Угроза размещения или попытки размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) — возможность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить ОТИ и/или ТС, нанести им и/или их грузу повреждения.

4. Угроза поражения опасными веществами — возможность загрязнения ОТИ и/или ТС или их критических элементов опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

5. Угроза захвата критического элемента ОТИ и/или ТС — возможность захвата критического элемента ОТИ и/или ТС, установления над ним контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.

6. Угроза взрыва критического элемента ОТИ и/или ТС — возможность разрушения критического элемента ОТИ и/или ТС или нанесения ему повреждения путем взрыва (обстрела), создающего угрозу функционированию ОТИ и/или ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

7. Угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ) — воз-

можность размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить критический элемент ОТИ и/или ТС или нанести ему повреждения, угрожающие безопасному функционированию ОТИ и/или ТС, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

8. Угроза блокирования — возможность создания препятствия, делающего невозможным движение ТС или ограничивающего функционирование ОТИ, угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

9. Угроза хищения — возможность совершения хищения элементов ОТИ и/или ТС, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

Из девяти перечисленных угроз четыре:

— угроза взрыва;

— угроза поражения опасными веществами;

— угроза взрыва критического элемента объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств;

— угроза блокирования

могут возникать и без актов незаконного вмешательства, т.е. без участия человека, в результате действия техногенных (аварии, транспортный коллапс, перегруженность пути сообщения) и природных (стихийные бедствия, неблагоприятные погодные условия, миграции животных и птиц) факторов, с точно такими же последствиями — причинением вреда жизни и здоровью людей и причинением материального ущерба.

Кроме того, «рост использования информационных технологий привел к появлению новых форм угроз, характеризующихся тем, что к системам контроля и управления можно получить удаленный доступ» [3, стр. 51].

С 24 февраля 2022 г. Россия осуществляет Специальную военную операцию (далее — СВО), в ходе которой одной из основных целей для артиллерийских, ракетных и воздушных ударов противника, в том числе с применением беспилотных летательных и безэкипажных морских аппаратов, стал транспортный комплекс Российской Федерации. Такие удары по своему разрушительному воздействию не уступают возможным актам незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Также, после начала СВО произошло многократное увеличение количества диверсий на объектах российского транспортного комплекса. В большинстве случаев такие действия выражаются в повреждении путем поджога релейных шкафов и обрывах системы автоматики и телемеханики на объектах железнодорожного транспорта. «Поджог релейного шкафа приводит к необходимости заменить все оборудование и заново подключить шкаф к кабельной линии. Это требует значительных финансовых за-

трат, большого числа электромехаников и продолжительного времени. В течение этого времени поезда на участке не смогут двигаться или будут двигаться с ограничением скорости на участке» [https: // moluch.ru/conf/stud/archive/515/pdf/].

С учетом вышеизложенного предлагается дополнить Перечень пунктом следующего содержания, основывающегося на содержании диспозиции ст. 267 «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» УК РФ — «Угроза разрушения, повреждения или приведения иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования», а также пунктом «Угроза несанкционированного доступа к системам контроля и управления на объектах транспортного комплекса».

Нейтрализация новых угроз транспортной безопасности, проявившихся в ходе проведения СВО, требует разработки соответствующих мер. Очевидно, что не имея четко сформулированных и юридически закрепленных в нормативных правовых актах, регулирующих сферу транспортной безопасности, в частности, в Перечне, определений потенциальных угроз, систему мер защиты от них построить невозможно. Кроме того, логичным будет выглядеть соответствующее отражение источников этих угроз в существующем определении «транспортная безопасность».

Таким образом, можно сделать вывод, что в действующей редакции дефиниции «транспортная безопасность» в число возможных источников угроз не входят военные и диверсионные действия, угрозы техногенного характера (аварии, транспортный коллапс, перегруженность пути сообщения) и природного характера (стихийные бедствия, неблагоприятные погодные условия, миграции животных и птиц), которые при их реализации по своему воздействию и последствиям аналогичны актам незаконного вмешательства, перечисленным в Перечне.

На основании вышеизложенного предлагается п. 10 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» изложить в следующей редакции: «транспортная безопасность — состояние защищенности граждан, вовлеченных в транспортный процесс, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от военных действий, актов незаконного вмешательства, угроз техногенного и природного характера», а п. 2 ч. 2 ст. 2 изложить в следующей редакции: «определение угроз совершения актов незаконного вмешательства, угроз техногенного и природного характера», поскольку определять угрозы военных действий нет необходимости — само начало военных действий означает их появление.

Пункт 4 ч. 2 этой же статьи предлагается изложить в следующей редакции: «обеспечение транспортной безопасности — реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, призванных нейтрализовать

угрозы безопасности граждан, вовлеченных в транспортный процесс, и безопасной деятельности транспортного комплекса».

С учетом вышеизложенного также предлагается ч. 1 ст. 2 Закона изложить в следующей редакции: «Целями обеспечения транспортной безопасности являются безопасность граждан, вовлеченных в транспортный процесс, устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса».

Поскольку подавляющее число случаев причинения вреда жизни и здоровью людей и нанесения материального ущерба происходит на автомобильных дорогах, также необоснованным выглядит в п. 5 ст. 1 действующей редакции Закона отсутствие в перечне объектов транспортной инфраструктуры путей сообщения. Это тем более странно, что в прежних редакциях Закона до 2017 г. в этом пункте присутствовали железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги. Следует также отметить, что в п. 1 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» прямо указывается, что «автомобильная дорога — объект транспортной инфраструктуры…», а контактные линии электрического подвижного состава являются неотъемлемой частью транспортного комплекса, и их повреждение нарушает его нормальное функционирование. На основании вышеизложенного предлагается подп. «а» п. 5 ст. 1 данного Закона изложить в следующей редакции: «наземные транспортные пути, контактные линии, железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции».

В результате проведенного анализа сделаны следующие выводы.

Существующее законодательство в сфере обеспечения транспортной безопасности не систематизировано. Применяемое сейчас в нормативных правовых актах определение «транспортная безопасность» слишком узко, означает состояние защищенности исключительно материальных объектов и только от «актов противоправного вмешательства», представляющих собой противоправные деяния. Объекты транспортной инфраструктуры в не меньшей степени уязвимы в случае военных действий, а также перед факторами техногенного и природного характера. Основной объект обеспечения любого вида безопасности — граждане, оказывается не охваченным действующим определением «транспортная безопасность». Разделение безопасности транспортных процессов на «транспортную безопасность» и «безопасность населения на транспорте» выглядит искусственным, а последнее определение — анахронизмом. Действующий Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств нуждается в дополнении в соответствии с появившимися

на сегодняшний день угрозами. Предложены соответствующие изменения в действующее законодательство.

Список источников

1. Апт, Л. Ф. Легальные определения в законодательстве и судебной практике / Л. Ф. Апт. — Москва : Российская академия правосудия, 2010.
2. Давыдова, М. Л. Нормативно-правовое предписание: природа, типология, технико-юридическое оформление / М. Л. Давыдова. — Санкт-Петербург, 2009.
3. Занина, Т. М. Обеспечение транспортной безопасности в Российской Федерации: современные проблемы и пути решения / Т. М. Занина, О. А. Федотова, Н. А. Анисимова // Правопорядок: история, теория, практика. — 2022. — № 4 (35) — С. 46—52.
4. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка: Ок. 100 000 слов, терминов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов ; под редакцией Л. И. Скворцова. — 28-е изд., перераб. — Москва : Мир и Образование, 2019.
5. Хайретдинова, М. Д. Законодательная дефиниция (проблемы теории и практики) : автореф. дис. … канд. юрид. наук / М. Д. Хайретдинова. — Нижний Новгород, 2008.
6. Шелухин, Н. Л. Транспортная инфраструктура Донецкой Народной Республики: состояние, перспективы, проблемы безопасности / Н. Л. Шелухин // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 3(51) — С. 31—40.

References

1. Apt, L. F. Legal'nyye opredeleniya v zakonodatel'stve i sudebnoy praktike [Legal definitions in legislation and judicial practice] / L. F. Apt. — Moskva : Rossiyskaya akademiya pravosudiya, 2010.
2. Davydova, M. L. Normativno-pravovoye predpisaniye: priroda, tipologiya, tekhniko-yuridicheskoye oformleniye [Normative-legal order: nature, typology, technical and legal design] / M. L. Davydova. — Sankt-Peterburg, 2009.
3. Zanina, T. M. Obespecheniye transportnoy bezopasnosti v Rossiyskoy Federatsii: sovremennyye problemy i puti resheniya [Ensuring transport security in the Russian Federation: modern problems and solutions] / T. M. Zanina, O. A. Fedotova, N. A. Anisimova // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2022. — № 4 (35) — S. 46—52.
4. Ozhegov, S. I. Tolkovyy slovar' russkogo yazyka: Ok. 100 000 slov, terminov i frazeologicheskikh vyrazheniy [Explanatory dictionary of the Russian language: Ok. 100,000 words, terms and phraseological expressions] / S. I. Ozhegov ; pod redaktsiyey L. I. Skvortsova. — 28-ye izd., pererab. — Moskva : Mir i Obrazovaniye, 2019.
5. Khayretdinova, M. D. Zakonodatel'naya definitsiya (problemy teorii i praktiki) [Legislative definition (problems of theory and practice)]: avtoref. dis. … kand. yurid. nauk / M. D. Khayretdinova. — Nizhniy Novgorod, 2008.
6. Shelukhin, N. L. Transportnaya infrastruktura Donetskoy Narodnoy Respubliki: sostoyaniye, perspektivy, problemy bezopasnosti [Transport infrastructure of the Donetsk People's Republic: status, prospects, security issues] / N. L. Shelukhin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 3(51) — S. 31—40.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 141–150.
Transport law and security. 2025; (2(54)):141–150.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Научная статья
УДК 656.13

Мировые практики правового регулирования отдельных аспектов использования транспортных средств индивидуальной мобильности в рамках реализации государственных стратегий устойчивой мобильности

Мамина Оксана Ивановна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Никулина Виктория Андреевна,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В статье анализируется мировая тенденция повышения уровня транспортной микромобильности, сложившаяся в связи с увеличением в последнее время популярности использования в качестве средств передвижения у населения большинства стран транспортных средств индивидуальной мобильности. Это, в свою очередь, вытекает из реализации сформулированных на национальных уровнях государственных и региональных стратегий устойчивой мобильности, как отражения соответствующего направления всеобщей мировой повестки устойчивого развития. Одновременно стремительный рост популярности средств индивидуальной мобильности создает новые вызовы для законодательства, инфраструктуры и обеспечения безопасности. Одной из ключевых задач в рамках управления развитием устойчивой транспортной мобильности является совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей общественные отношения, возникающие при использовании и эксплуатации персонального легкого электротранспорта. В статье проводится анализ зарубежного опыта правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности; определяются его наиболее актуальные аспекты и используемые различными странами механизмы; делается вывод о возможности адаптации зарубежных практик правового регулирования в условиях российской правовой системы с учетом национальных особенностей, инфраструктуры и законодательства с целью обеспечения баланса интересов традиционных участников дорожного движения и общественной безопасности, с одной стороны, и экономическим развитием новой технологичной сферы – с другой.

Ключевые слова: документы стратегического планирования; устойчивая транспортная мобильность; средства индивидуальной мобильности; устройства персональной мобильности; персональный легкий транспорт.

Для цитирования: Мамина О. А., Никулина В. А. Мировые практики правового регулирования отдельных аспектов использования транспортных средств индивидуальной мобильности в рамках реализации государственных стратегий устойчивой мобильности // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 141–150.

Original article

Global practices of legal regulation of some aspects of the use of individual mobility vehicles within the framework of the implementation of state strategies for sustainable mobility

Oksana Iv. Mamina,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Viktoriya An. Nikulina,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has analyzed the global trend to increase the level of transport micromobility, which has developed as a result of the recent increase in the popularity to use individual mobility vehicles as a means of transportation among the population of most countries. This, in turn, follows from the implementation of state and regional sustainable mobility strategies formulated at the national level, as a reflection of the corresponding direction of the global sustainable development agenda. At the same time, the rapid growth in the popularity of individual mobility has created new challenges for legislation, infrastructure and security. One of the key tasks in the management of sustainable transport mobility development is the improvement of the regulatory framework governing public relations arising from the use and operation of personal light electric transport. The current paper has considered foreign experience in legal regulation of the use of personal mobility devices and defined its most relevant aspects and mechanisms used by different countries. There has been concluded about the possibility to adapt foreign practices of legal regulation in the context of the Russian legal system, taking into account national characteristics, infrastructure and legislation to ensure a balance of interests of traditional road users and public safety, on the one hand, and the economic development of the new technological sphere, on the other.

Keywords: strategic planning documents; sustainable transport mobility; individual mobility means; personal mobility devices; personal light transport.

For citation: Mamina O.A., Nikulina V.A. Global practices of legal regulation of some aspects of the use of individual mobility vehicles within the framework of the implementation of state strategies for sustainable mobility // Transport law and security. 2025; (2(54)):141–150.

© Мамина О. А., Никулина В. А., 2025

Развитие технологий, обеспечивающих возможность мобильного наземного передвижения человека в пространстве, в том числе в условиях городов, с использованием электродвигателя насчитывает несколько десятков лет. Первый зарегистрированный патент на электровелосипед, который получил американский изобретатель Огден Болтон-младший, датирован 1895-м годом, а первый патент на «самоходное транспортное средство», максимально похожее на современный электросамокат, подала

компания *Autoped Company*, базирующаяся в Нью-Йорке, в 1913 г. (права на изобретение были получены в 1916 г.).

На протяжении XX в. автопеды, гоупеды (от англ. *go-ped*) и мотосамокаты в основном использовались как инвентарь для активного отдыха, а в некоторых странах (Чехия, Польша, Австралия) также — в спорте.

Современные средства индивидуальной мобильности (далее — СИМ) или, аналогичные по сути определений в зарубежной практике нормативного закрепления, персональные легкие транспортные средства (ПЛТС), устройства персональной мобильности (УПМ), такие как электросамокаты, моноколеса и сегвеи уже используются людьми в повседневной жизни не только для прогулок, но и для деловых поездок по городу, а также в коммерческих целях, становясь все более популярным средством передвижения в городских условиях по всему миру. Они представляют собой удобное, экологичное и доступное средство передвижения, особенно на короткие расстояния, обеспечивая мобильность горожан и оперативность доставки мелких грузов. Такие привлекательные факторы способствуют внедрению и развитию альтернативных видов мобильности в городскую среду.

Понятие «микромобильность», трактуемое как перемещение с использованием средств индивидуальной мобильности, нашло отражение в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р). При этом в указанном документе стратегического планирования отмечается в целом низкая микромобильность населения, а также недостаточно развитая велосипедная инфраструктура, которая наряду с использованием СИМ имеет значительный потенциал для развития транспортных систем городов с соответствующими климатическими условиями. В связи с этим в рамках реализации одного из основных направлений цифровизации транспортного комплекса предполагается развитие сервисных моделей в формате «мобильность как услуга», которые будут применяться при использовании услуг проката средств микромобильности.

Идеология микромобильности базируется на возможности реализации права на свободу передвижения, что в данном случае сочетается также с удобством, доступностью, экономичностью и экологичностью. Во многих странах СИМ рассматриваются как одно из средств обеспечения устойчивой мобильности, которая, в свою очередь, способствует достижению целей в области устойчивого развития, определенных Генеральной ассамблеей ООН. Устойчивая мобильность предполагает перемещение пассажиров и грузов эффективным, безопасным, недорогим и экологичным способом. В качестве главного принципа построения системы устойчивой мобильности позиционируется отказ от излишнего использования автомобиля, что особенно актуально в настоящее время [10].

Напомним, что роль транспорта в устойчивом развитии на международном уровне была впервые признана и закреплена еще в 1992 г. в Повестке дня на XXI век. Впоследствии на 19-й специальной сессии Генеральной Ассамблеи ООН в 1997 г. было высказано предположение о том, что в течение следующих 20 лет транспорт станет основным фактором, обусловливающим повышение мирового спроса на энергоносители. На Всемирной встрече на высшем уровне по устойчивому развитию в 2002 г. роль транспорта была вновь отмечена в итоговом документе — Йоханнесбургском плане выполнения решений, где было приведено множество опорных точек для устойчивого транспорта в контексте инфраструктуры, систем общественного транспорта, сетей доставки товаров, доступности, эффективности и удобства транспорта, а также повышения качества воздуха в городах, улучшения состояния здоровья людей и сокращения выбросов парниковых газов. Внимание мировой общественности к транспорту не ослабевает и в настоящее время вследствие единодушного признания крайне важного значения транспорта и мобильности для устойчивого развития. Экологически безопасный транспорт обеспечивает более высокий уровень интеграции экономики и при этом дает возможность сохранять окружающую среду, способствуя повышению уровня социальной справедливости, улучшению состояния здоровья людей, обеспечению устойчивости городов, налаживанию связей между городскими и сельскими районами и повышению производительности в сельских районах [8].

Безусловно, большинство современных городов остается автомобилеориентированными, однако актуальной тенденцией современной теории устойчивой мобильности является ее рассмотрение в привязке к человеку и его потребностям и качеству жизни людей в целом. И уже сегодня исследователи имеют возможность анализировать имеющуюся практику реализации стратегий устойчивой мобильности ряда городов, которые занимают верхние строки в мировых рейтингах качества жизни [7].

Одновременно стремительный рост популярности СИМ создает и новые вызовы для законодательства, инфраструктуры и обеспечения безопасности. Управление развитием устойчивой транспортной мобильности в связи с повышением уровня микромобильности с использованием устройств персональной мобильности является многокритериальной задачей. По мере развития устойчивой микромобильности наиболее актуальной, наряду с прочими, является задача совершенствования нормативно-правовой базы, регулирующей общественные отношения, возникающие при использовании и эксплуатации персонального легкого электротранспорта. В первую очередь это связано с необходимостью обеспечения безопасности участников дорожно-транспортного движения в условиях растущего трафика [3].

По данным Европейской ассоциации мобильности, только в 2022 г. в Европе было зарегистрировано более 50 млн поездок на прокатных электросамокатах. Так, только в Париже, одном из крупнейших рынков СИМ, еже-

дневно совершается до 100 тыс. поездок на электросамокатах, а общее количество зарегистрированных устройств превышает 15 тыс. единиц [11]. При этом с сентября 2023 г. здесь запрещено предоставление электросамокатов в аренду при одновременном сохранении возможности использования частных электросамокатов. В то же время в Англии, наоборот, запрещено движение частных электросамокатов и разрешено использование арендных электросамокатов в границах соответствующих пилотных зон. В Германии согласно отчету Федерального транспортного агентства в 2022 г. количество пользователей электросамокатов достигло 2,5 млн человек, что на 40% больше, чем годом ранее. В США в 2019 г. было зарегистрировано около 38,5 млн поездок на прокатных электросамокатах, что свидетельствует о глобальной тенденции к увеличению использования таких устройств [6]. При этом неопровержимым фактом становится констатация факта, что указанный рост популярности СИМ сопровождается увеличением числа дорожно-транспортных происшествий.

При этом в 2021 г. только во Франции было зафиксировано более 8700 дорожно-транспортных происшествий с участием электросамокатов, из которых 22 случая закончились летальным исходом. Подобная статистика подчеркивает необходимость введения строгих правил эксплуатации СИМ для обеспечения безопасности [5].

В Германии СИМ классифицируются как «персональные легкие транспортные средства», что позволяет регулировать их использование через отдельные нормативные акты. В других странах, таких как Франция, СИМ рассматриваются как отдельная категория транспортных средств и регулируются через национальный Дорожный кодекс [1].

В мировой практике к решению вопроса адаптации и совершенствования нормативно-правовой базы в связи с фактическим появлением нового вида транспортных средств и развитием правовых отношений, связанных с использованием и эксплуатацией СИМ, существуют разные подходы, учитывающие особенности национальных законодательств, сложившийся уровень инфраструктуры, культурные и исторические особенности.

В конце 2023 г. Минтрансом России по поручению Правительства РФ был подготовлен План мероприятий («дорожная карта»), направленных на дополнительное нормативно-правовое регулирование развития средств индивидуальной мобильности и обеспечение безопасности дорожного движения при их использовании (утвержден Правительством РФ 11 октября 2023 г. № 11752-П50-МХ). Однако не должна подвергаться сомнению необходимость изучения зарубежного опыта правового регулирования использования СИМ с целью выявления отдельных аспектов, на которые стоило бы обратить внимание в рамках перспективного нормотворчества, и выработки эффективных сопутствующих механизмов в случае определения возможности адаптации этого опыта в национальной правовой системе.

Стоит отметить, что, так как такие транспортные средства, как СИМ, эксплуатируются преимущественного в городской черте в условиях дорожной сети и инфраструктуры автомобильного транспорта, основное внимание в рамках регулирования правил дорожного движения уделяется здесь, так же как и на автотранспорте, вопросам безопасности, возрастным и скоростным ограничениям, обязательному страхованию и регистрации, а также санкциям за нарушение правил.

Законодательство большинства стран устанавливает *минимальный возраст для управления* СИМ. Например, во Франции, Австрии и Австралии он определяется с 12 лет, в Германии — 14 лет, а в США и Великобритании СИМ разрешено использовать лицам, достигшим 16 лет. Эти ограничения направлены на снижение рисков, связанных с недостаточной ответственностью и опытом управления у молодых пользователей [12]. Очевидно, позиция законодателей разных стран относительно возрастных ограничений существенно различается.

Скоростные ограничения являются ключевой мерой обеспечения безопасности. В большинстве стран Европейского Союза максимальная скорость для СИМ ограничена 20—25 км/ч. Например, в Германии скорость электросамокатов не должна превышать 20 км/ч, а во Франции — 25 км/ч. В Италии устройства, способные развивать большую скорость, приравниваются к мопедам, что требует регистрации, наличия водительских прав и страховки [6].

Нормативными актами некоторых стран, их регионов и даже их отдельных административных единиц регулирование отношений в данной сфере происходит с использованием административно-разрешительного метода, заключающегося в обязательном *получении водительской лицензии* на право управления СИМ (Калифорния (США)). Регулированию также подлежат, например, такие аспекты использования СИМ, как обязательное заключение договора страхования при использовании СИМ (Австрия, Германия, Франция, Швеция, Финляндия) и регистрация СИМ (Северная Каролина (США)). В случае дорожно-транспортного происшествия с СИМ, находящимся под управлением водителя, ответственность которого застрахована, наличие такого страхования позволяет компенсировать ущерб, причиненный третьим лицам, что повышает защищенность участников дорожного движения [2].

Во многих странах вводятся четкие *территориальные ограничения* для использования СИМ. Например, во Франции электросамокаты запрещены для движения по тротуарам, а нарушение этого правила наказывается крупным штрафом в размере 135 евро. В Германии и Испании движение СИМ разрешено только по велодорожкам или специальным зонам, что снижает вероятность столкновений с пешеходами. Кроме того, в зарубежной практике есть страны (например, Сингапур) и отдельные административные территориальные единицы (г. Джакарта Республики Индонезия, г.

Шанхай Китайской Народной Республики, г. Торонто Канады), которые заняли исключительную позицию по запрету использования СИМ.

Законодательство большинства технологически развитых стран предусматривает строгие *требования к безопасности* при эксплуатации СИМ. Например, в Германии и Дании обязательным является использование защитных шлемов для всех пользователей, а в Нидерландах это требование распространяется только на детей. Кроме того, устройства должны быть оборудованы фарами, звонками и светоотражающими элементами, чтобы повысить их видимость в темное время суток [4]. Аналогичные требования по оборудованию СИМ, выезжающих на проезжую часть дороги, предусмотрены во Франции и Австрии. А, например, в Швейцарии предусмотрено обязательное наличие тормоза на оба колеса, один из которых должен быть фрикционным, в Японии СИМ должны быть оснащены указателями поворота, стоп-сигналом и зеркалом заднего вида.

Для обеспечения соблюдения установленных норм предусмотрены различные *санкции* — наказания в качестве меры ответственности за правонарушения. Так, во Франции за превышение скорости на электросамокате предусмотрен штраф в размере 1500 евро, в Испании за использование СИМ в состоянии алкогольного опьянения штраф может достигать 500 евро, а в Германии за отсутствие страхового полиса для СИМ налагается штраф до 40 евро, а за нарушение скоростного лимита — до 70 евро.

Открытыми ввиду множественности климатических факторов остаются вопросы нормативного регулирования *сезонности эксплуатации* СИМ и возможности ее ограничения в различных погодных условиях.

Отдельного внимания достойно исследование вопроса о необходимости *нормирования и технического регулирования парковочного пространства* для СИМ с учетом численности населения, плотности городской застройки, мест нахождения объектов социальной и иной инфраструктуры и других факторов на территориях, где наиболее развита микромобильность.

Анализ зарубежного опыта правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности показывает, что страны применяют разнообразные подходы, основанные на национальных особенностях законодательства, инфраструктуры и культурных традиций. Основное внимание уделяется вопросам безопасности, включая ограничение скорости, обязательное использование защитного снаряжения и страхование гражданской ответственности. Однако на национальном уровне отдельных стран в настоящее время не выработано единой универсальной позиции относительно новых транспортных средств индивидуального передвижения, что отражается введением самостоятельных разнообразных правил отдельными государствами. Такая ситуация отражает поиск баланса интересов традиционных участников дорожного движения и общественной безопасности, с одной стороны, и экономическим развитием новой технологичной сферы — с другой. Перспективное нормотворчество и совершенствование нормативно-правовой базы с учетом имеющихся под-

ходов к решению указанной задачи в рамках государственного управления развитием транспортной микромобильности и эффективных практик их реализации даст возможность исключить правовые разрывы между развитием транспортной мобильности и технологическим прогрессом, растущими ожиданиями потребителей, пространственной трансформацией мегаполиса, которые способны привести к конфликту интересов стейкхолдеров и негативным социальным последствиям.

Список источников

1. Ефимов, А. А. Практика административно-правового регулирования эксплуатации средств индивидуальной мобильности в отдельных государствах Европейского Союза / А. А. Ефимов // Юристъ-Правоведъ. — 2023. — № 2(105). — С. 119—124.
2. Ефимов, А. А. Рецепция опыта административно-правового регулирования использования устройств персональной мобильности (PMD) зарубежных стран в российском законодательстве / А. А. Ефимов // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — 2023. — № 1. — С. 122—124.
3. Завьялов, Д. В. Управление развитием транспортной мобильностью / Д. В. Завьялов // Экономика, предпринимательство и право. — 2023. — Том 13. — № 4. — С. 1007—1022.
4. Зарубежный опыт правового регулирования использования отдельных видов средств индивидуальной мобильности / Г. И. Калмыков, А. М. Запаренко, А. А. Горячев, М. В. Андреянов. — Москва : ФГКУ «ВНИИ МВД России», 2021.
5. Ирошников, Д. В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта / Д. В. Ирошников // Правовое государство: теория и практика. — 2019. — № 4(58). — С. 40—50.
6. Казаченок, В. В. Электрические средства передвижения малой мощности: Зарубежный опыт / В. В. Казаченок // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2021. — № 1(4). — С. 203—207.
7. Комаров, В. М. Стратегии устойчивой мобильности: лучшие мировые практики / В. М. Комаров, В. В. Акимова // Экономическая политика,. — 2021. — № 16 (1). — С. 82—103.
8. Мамина, О. И. Драйверы преобразования публичного управления в рамках реализации целей устойчивого развития транспорта в нормах национального законодательства / О. И. Мамина // Публично-правовые проблемы транспортного права: Материалы Пятого международного транспортно-правового форума, Москва, 15—16 февраля 2023 г. — Москва : Российский университет транспорта, 2023.
9. Митрошин, Д. В. Перспективы правового и технического регулирования использования средств индивидуальной мобильности / Д. В. Митрошин, К. С. Баканов, М. М. Исаев // Безопасность дорожного движения. — 2024. — № 1. — С. 11—30.
10. Новгородов, Д. А. Средства индивидуальной мобильности: международный опыт регулирования / Д. А. Новгородов // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. — 2021. — № 4(89). — С. 103—108.
11. Отрешко, С. А. Средства индивидуальной мобильности: сравнительный анализ административно-правового регулирования в Российской Федерации и

некоторых зарубежных странах / С. А. Отрешко // Проблемы совершенствования российского законодательства : Сборник тезисов Всероссийской (с международным участием) научной конференции курсантов, слушателей и студентов, Барнаул, 10—14 апреля 2023 г. — Барнаул : Барнаульский юридический институт МВД России, 2024.
12. Трусов, А. И. Использование средств индивидуальной мобильности: от правового регулирования к практике применения / А. И. Трусов // Государственная власть и местное самоуправление. — 2023. — № 11. — С. 32 — 36.

References

1. Yefimov, A. A. Praktika administrativno-pravovogo regulirovaniya ekspluatatsii sredstv individual'noy mobil'nosti v otdel'nykh gosudarstvakh Yevropeyskogo Soyuza [Practice of administrative and legal regulation of the operation of personal mobility devices in individual states of the European Union] / A. A. Yefimov // Yurist"-Pravoved". — 2023. — № 2(105). — S. 119—124.
2. Yefimov, A. A. Retseptsiya opyta administrativno-pravovogo regulirovaniya ispol'zovaniya ustroystv personal'noy mobil'nosti (PMD) zarubezhnykh stran v rossiyskom zakonodatel'stve [Reception of the experience of administrative and legal regulation of the use of personal mobility devices (PMD) of foreign countries in Russian legislation] / A. A. Yefimov // Gumanitarnyye, sotsial'no-ekonomicheskiye i obshchestvennyye nauki. — 2023. — № 1. — S. 122—124.
3. Zav'yalov, D. V. Upravleniye razvitiyem transportnoy mobil'nost'yu [Management of transport mobility development] / D. V. Zav'yalov // Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo. — 2023. — Tom 13. — № 4. — S. 1007—1022.
4. Zarubezhnyy opyt pravovogo regulirovaniya ispol'zovaniya otdel'nykh vidov sredstv individual'noy mobil'nosti [Foreign experience of legal regulation of the use of certain types of personal mobility vehicles] / G. I. Kalmykov, A. M. Zaparenko, A. A. Goryachev, M. V. Andreyanov. — Moskva : FGKU «VNII MVD Rossii», 2021.
5. Iroshnikov, D. V. Pravovyye problemy obespecheniya bezopasnosti lichnosti na transporte v usloviyakh ispol'zovaniya individual'nogo elektrotransporta [Legal problems of ensuring personal safety in transport in the context of using individual electric transport] / D. V. Iroshnikov // Pravovoye gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2019. — № 4(58). — S. 40—50.
6. Kazachenok, V. V. Elektricheskiye sredstva peredvizheniya maloy moshchnosti: Zarubezhnyy opyt [Low-power electric vehicles: Foreign experience] / V. V. Kazachenok // Upravleniye deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya. — 2021. — № 1(4). — S. 203—207.
7. Komarov, V. M. Strategii ustoychivoy mobil'nosti: luchshiye mirovyye praktiki [Sustainable mobility strategies: best global practices] / V. M. Komarov, V. V. Akimova // Ekonomicheskaya politika,. — 2021. — № 16 (1). — S. 82—103.
8. Mamina, O. I. Drayvery preobrazovaniya publichnogo upravleniya v ramkakh realizatsii tseley ustoychivogo razvitiya transporta v normakh natsional'nogo zakonodatel'stva [Drivers of public administration transformation within the framework of the implementation of the goals of sustainable transport development in the norms of national legislation] / O. I. Mamina // Publichno-pravovyye problemy transportnogo prava: Materialy Pyatogo mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma, Moskva, 15—16 fevralya 2023 g. — Moskva : Rossiyskiy universitet transporta, 2023.
9. Mitroshin, D. V. Perspektivy pravovogo i tekhnicheskogo regulirovaniya ispol'zovaniya sredstv individual'noy mobil'nosti [Prospects for legal and technical regulation of

the use of individual mobility vehicles] / D. V. Mitroshin, K. S. Bakanov, M. M. Isayev // Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya. — 2024. — № 1. — S. 11—30.
10. Novgorodov, D. A. Sredstva individual'noy mobil'nosti: mezhdunarodnyy opyt regulirovaniya [Individual mobility vehicles: international regulatory experience] / D. A. Novgorodov // Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V. V. Luk'yanova. — 2021. — № 4(89). — S. 103—108.
11. Otreshko, S. A. Sredstva individual'noy mobil'nosti: sravnitel'nyy analiz administrativno-pravovogo regulirovaniya v Rossiyskoy Federatsii i nekotorykh zarubezhnykh stranakh [Personal mobility equipment: a comparative analysis of administrative and legal regulation in the Russian Federation and some foreign countries] / S. A. Otreshko // Problemy sovershenstvovaniya rossiyskogo zakonodatel'stva : Sbornik tezisov Vserossiyskoy (s mezhdunarodnym uchastiyem) nauchnoy konferentsii kursantov, slushateley i studentov, Barnaul, 10—14 aprelya 2023 g. — Barnaul : Barnaul'skiy yuridicheskiy institut MVD Rossii, 2024.
12. Trusov, A. I. Ispol'zovaniye sredstv individual'noy mobil'nosti: ot pravovogo regulirovaniya k praktike primeneniya [Use of personal mobility equipment: from legal regulation to practical application] / A. I. Trusov // Gosudarstvennaya vlast' i mestnoye samoupravleniye. — 2023. — № 11. — S. 32 — 36.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 151–164.
Transport law and security. 2025; (2(54)):151–164.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИЙ

Научная статья
УДК 343.3/.7

Судебная транспортная экспертиза: современные проблемы и пути их решения

Жаворонков Владимир Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Криминалистика и судебная экспертиза» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. Статья посвящена исследованию некоторых проблем судебной транспортной экспертизы, затронутых в выступлениях участников Первой международной конференции по проблемам транспортной экспертизы, состоявшейся в начале апреля 2025 г. в рамках I Международного конгресса «Транспорт и право» в Российском университете транспорта (МИИТ). Большая часть представляемой информации не нашла своего отражения в статьях, вошедших в сборник научных работ по итогам конференции, поэтому представляет собой большой интерес. В статье рассматриваются такие теоретические вопросы, как определение места судебной транспортной экспертизы в классификационной системе судебных экспертиз, содержание понятийного аппарата судебной транспортной экспертизы и пр. Уделено определенное внимание вопросам, касающимся практики назначения и производства судебной транспортной экспертизы, производства железнодорожных транспортных экспертиз в уголовном и арбитражном процессах, экспертизы по установлению стоимости восстановительного ремонта транспортного средства после дорожно-транспортного происшествия и экспертизы качества проведенных ремонтных работ. Помимо этого, участниками конференции были названы некоторые меры, направленные на предупреждение последствий дорожно-транспортных происшествий. По итогам конференции была принята резолюция, содержащая ряд предложений по развитию судебной экспертизы в транспортной сфере.

Ключевые слова: судебная транспортная экспертиза; железнодорожные происшествия; восстановительный ремонт транспортных средств; экспертиза качества ремонта транспортного средства.

Для цитирования: Жаворонков В. А. Судебная транспортная экспертиза: современные проблемы и пути их решения // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 151–164.

CONFERENCE RESULTS

Original article

Transport forensic examination: modern problems and solutions

Vladimir Al. Zhavoronkov,
Candidate of Law, associate professor,
Associate Professor of the Department “Criminalistics and Forensic Science”, Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper is devoted to the study of some problems of transport forensic examination, raised in the speeches of the participants of the First International Conference on the Problems of Transport Forensic Examination, held in early April 2025 within the framework of the I International Congress "Transport and Law" at the Russian University of Transport (MIIT). Most of the presented information was not included in the articles of the collection of scientific papers following the conference, therefore it is of great interest. The paper has examined such theoretical issues as determining the place of transport forensic examination in the classification system of forensic examinations, the content of the conceptual apparatus of transport forensic examination, etc. There has been paid particular attention to issues related to the practice of appointing and conducting transport forensic examinations and railway transport examinations in criminal and arbitration proceedings, examinations to establish the cost of restorative repairs of a vehicle after a traffic accident and examination of the quality of vehicle repair. In addition, the conference participants have suggested some measures aimed at preventing the consequences of traffic accidents. Following the conference, there has been adopted a resolution containing a number of proposals for the development of forensic examination in the transport sector.

Key words: transport forensic examination; railway accidents; restorative repair of vehicles; examination of the quality of vehicle repair.

For citation: Zhavoronkov V.A. Transport forensic examination: modern problems and solutions // Transport law and security. 2025; (2(54)):151–164.

© Жаворонков В. А., 2025

4 апреля 2025 г. в стенах Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) в рамах I Международного конгресса «Транспорт и право» была проведена Первая международная конференция по проблемам транспортной экспертизы. Заявленный состав участников конференции, среди которых значились такие весьма авторитетные ученые в области судебной экспертизы, как С. А. Дорофеев, Н. Н. Ильин, А. В. Исаев, Е. А. Китайгородский, а также руководители государственных и независимых экспертных учреждений страны, уже заранее позволял предполагать, что на конференции прозвучат интересные и содержательные доклады, а в процессе их обсуждения разгорятся острые дискуссии, обусловленные существованием большого количества нерешенных вопросов как в области теории транспортной экспертизы, так и в практике ее производства.

Начиная конференцию, доктор юридических наук Н. Н. Ильин коснулся ряда положений теории транспортной экспертизы. Им была изложена концепция о месте транспортной экспертизы в классификационной системе судебных экспертиз. Необходимость уточнения этого вопроса продиктована многообразием направлений этого вида экспертизы, ее объектов и решаемых задач.

В соответствии с классификационной системой, предложенной профессором Н. П. Майлис [1], судебные экспертизы в сфере транспорта вынуждено попадают в различные классы. Так, автотехнические, авиационно-технические, железнодорожно-технические и иные инженерно-транспортные экспертизы отнесены к классу судебных инженерно-транспортных экспертиз, тогда как экспертиза восстановления уничтоженных маркировочных обозначений, в состав которой входит экспертиза

маркировочных обозначений транспортных средств, а также транспортно-трасологическая экспертиза, отнесены к классу криминалистических экспертиз. Во внутриведомственных нормативных правовых актах МВД России классификация судебных экспертиз сформирована несколько по-иному. Например, экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств отнесена к роду (виду) автотехнических экспертиз, а транспортно-трасологическая экспертиза — к трасологическим [приказ МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации»].

В результате существования разных точек зрения на указанную проблему можно прийти к одному единственного выводу: в науке и праве до сих пор нет единого, научно обоснованного подхода к определению места судебной транспортной экспертизы в классификационной системе судебных экспертиз, что порождает множество проблем. Так, по мнению видных российских ученых, вопрос правильной классификации того или иного вида судебной экспертизы всегда имел чрезвычайно большое научное значение [2, стр. 133], поскольку порой без его определения невозможно решение ряда теоретических и практических вопросов.

В связи с этим Н. Н. Ильиным было предложено объединить судебные экспертизы транспортной направленности в один класс, который будет включать в себя железнодорожно-транспортную, автотранспортную, воздушно-транспортную и водно-транспортную экспертизы, обосновывая это наличием общности характера специальных знаний, используемых при производстве экспертиз этих видов, природы изучения объекта и сложности события транспортного происшествия, а также единым алгоритмом собирания исходных данных для назначения экспертизы. Кроме того, целесообразность такого объединения, по его мнению, обоснована и системой транспортного процесса, включающего в себя непосредственно транспортное средство, лицо, управляющее транспортным средством, пути сообщения, субъекты, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта, средства регулирования движения и внешнюю среду. Завершая теоретический блок своего выступления, Н. Н. Ильин также посетовал на то, что до настоящего времени еще не разработана частная теория судебной транспортной экспертизы, отсутствие которой вызывает множество трудностей в решении практических вопросов.

Давно назревшей проблемой в сфере транспортных экспертиз в выступлении было названо отсутствие единой практики назначения и производства судебных транспортных экспертиз. Во многом это связано с тем, что лица, назначающие судебные экспертизы, имеют довольно слабое представление о том, что такое транспортная экспертиза и какие задачи она решает. Зачастую перед экспертом ставятся вопросы юридического характера, решение которых выходит за рамки компетенции судебного эксперта.

Отсутствие достаточного количества высококвалифицированных специалистов в сфере транспортных экспертиз — еще одна серьезная проблема, стоящая перед экспертным сообществом, причем, достаточно давно. На практике очень часто ставится знак равенства между транспортной экспертизой и экспертизой автотехнической. На это, безусловно, есть свои причины: количество дорожно-транспортных происшествий в нашей стране на протяжении многих последних лет остается на высоком уровне [3, стр. 67]. Проблемы дорожной аварийности постоянно обсуждаются и в средствах массовой информации, и на страницах научных изданий. Естественно, что при упоминании термина «транспортное происшествие» в воображении, особенно у лиц, далеких от судебной экспертизы, рисуется картина столкновения автотранспортных средств или наезда на пешехода. Это относится и к лицам, назначающим судебные экспертизы.

Количество происшествий на воздушном, водном или железнодорожном транспорте, конечно же, не идет ни в какое сравнение с показателями происшествий с участием автотранспорта. Например, по данным государственного железнодорожного надзора за 2024 г. количество происшествий с участием железнодорожного транспорта составило всего 16 случаев, тогда как дорожно-транспортных происшествий за этот же период времени было совершено более 132 тыс. [URL: https: // www.kommersant.ru/doc/7513879 (дата обращения: 20 апреля 2025 г.)]. Поэтому на практике востребованность знаний в области автотехнической экспертизы, одной из основных задач которой является установление обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, намного выше, чем других экспертиз транспортной направленности. Это обусловливает относительно полную укомплектованность государственных экспертных учреждений экспертами-автотехниками и полное отсутствие специалистов в других областях транспорта.

С одной стороны, это закономерно: содержать в штате специалистов, чьи знания в течение календарного года могут вообще не понадобиться, экономически просто не выгодно. С другой, есть организации, сотрудники которых вполне квалифицированы для установления причин и обстоятельств таких происшествий, и в случае необходимости можно прибегнуть к их помощи. Но, к великому сожалению, эти организации не входят в систему государственных экспертных учреждений. Это сотрудники научно-исследовательских институтов и производственных предприятий, преподаватели профильных высших учебных заведений и пр. Не имея соответствующего правового статуса и не владея экспертными методиками, по результатам проведенных исследований указанные лица, как правило, формулируют выводы в вероятностной форме, что в дальнейшем приводит к вольному их трактованию и не позволяет доподлинно установить истинные причины происшествия, а также лиц, ответственных за его совершение. В некоторых случаях причины происшествия попросту замалчиваются, поскольку исследования проводятся сотрудниками профиль-

ных учреждений, а корпоративную этику, как основой принцип обеспечения устойчивого функционирования какой-либо системы, пока никто не отменял.

Учитывая вышеизложенные трудности, связанные с возможностью содержания в штате специалистов узкой направленности, кажется, мы опять вынуждены говорить о специалистах-универсалах, обладающих знаниями в разных областях транспортной сферы. Между тем по ряду известных причин в судебно-экспертной практике уже давно отказались от экспертов широкого профиля в пользу экспертов узкой специализации, поскольку быть универсалом в современном мире сложно. Объем знаний даже в одном конкретном направлении судебной экспертизы настолько велик, постоянно расширяется и дополняется, что овладеть им до конца очень и очень непросто. Поэтому следует искать другие пути решения указанной проблемы. Возможно, стоит подумать об изменении правового статуса сотрудников профильных учреждений в их деятельности, непосредственно не связанной с выполнением ими прямых служебным обязанностей. Например, в необходимых случаях и при соблюдении определенных условий предоставив им возможность выступать в роли консультанта государственного экспертного учреждения с правом подписи в заключении по результатам проведенного исследования от собственного имени, и нести за это ответственность, установленную российским законодательством.

При обсуждении выступления участники конференции во многом согласились с докладчиком, отдельно отметив отсутствие в теории понятийного аппарата судебной транспортной экспертизы [4], что отрицательно сказывается на развитии теории судебной транспортной экспертизы. Были и некоторые уточнения: по мнению Е. А. Китайгородского класс экспертизы, о котором шла речь в выступлении Н. Н. Ильина, правильнее было бы назвать судебной экспертизой в транспортной сфере, что в большей степени соответствовало бы точности определения задач экспертизы, ее предмета и объекта.

Среди присутствующих также возникли споры по поводу места в классификационной системе других существующих видов транспорта: трубопроводного, гужевого, пневматического, транспортных средств, перевозящих пассажиров по канатным дорогам [5] и пр.; ведь они существуют и случаются происшествия различного рода, а, следовательно, производство экспертиз по установлению обстоятельств происшествий с участием этих видов транспорта также не исключены.

Возникли вопросы и к системе познания транспортного процесса, поскольку уже сейчас полным ходом осуществляется тестирование беспилотных транспортных средств. Не сегодня, так завтра они появятся на наших дорогах, а возможно, и в воздушном пространстве. Следовательно, такой элемент системы, как лицо, управляющее транспортным средством, из нее попросту выпадает. Неясен в этом случае и вопрос установления ответственности за причиненный вред роботами-доставщиками, которые

уже используются при доставке малогабаритных грузов. А ведь в результате происшествия с участием этих технических средств могут наступить достаточно серьезные последствия, вплоть до причинения тяжкого вреда здоровью или даже смерти. Безусловно, это проблема большей частью носит правовой характер, поэтому выступающими была высказана мысль о необходимости развития судебной экспертизы в транспортной сфере параллельно и в тесной связи с совершенствованием законодательства в этой области. В противном случае судебная экспертиза не сможет в полной мере отвечать требованиям времени и успешно решать задачи, поставленные перед ней.

Доклад доцента Санкт-Петербургского политехнического университета им. Петра Великого А. В. Исаева, члена Палаты судебных экспертов имени Ю. Г. Корухова, был посвящен проблемам расследования железнодорожных происшествий и, в частности, такого его элемента, как производство экспертиз в рамках арбитражного и уголовного процессов. К одной из существенных проблем производства экспертиз этого вида, по мнению выступающего, следует отнести сложность отождествления объекта исследования, поступившего с места происшествия к месту проведения исследований. Поскольку основной задачей железнодорожных служб после происшествия является скорейшее восстановление движения поездов, очень часто объекты последующих исследований собираются на месте происшествия в сжатые сроки и в полном беспорядке. После чего они загружаются на средства транспортировки и доставляются к месту проведения исследований, где разворачивается площадка размещения вещественных доказательств. Установление в дальнейшем принадлежности той или иной детали к конкретному элементу железнодорожного состава порой либо сильно затруднено, либо просто невозможно.

Другая проблема — это сложность получения экспертом нормативно-технической документации, необходимой для решения поставленных задач. Например, после ходатайства эксперта о предоставлении дополнительных материалов следователь направляет запрос в соответствующую инстанцию, и на этом процесс истребования материалов заканчивается. Обратная связь с должностными лицами, ответственными за предоставление требуемых материалов, попросту отсутствует. Это в уголовном процессе. В арбитражном процессе вырисовывается аналогичная картина. Эксперт обращается к суду с ходатайством, судья — в соответствующее подразделение РЖД, а РЖД отвечает, что такими документами их организация не располагает. И на этом процесс обмена информацией заканчивается. Хотя, конечно же, эти документы где-то хранятся, просто к их поиску необходимо приложить чуть больше усилий и затратить чуть больше времени.

Но, говоря о существующих проблемах производства судебных экспертиз по делам о железнодорожных происшествиях, отметил докладчик, необходимо указать и на положительные моменты их производства. Отно-

сительно недавно в Брянском политехническом университете (БГТУ) была разработана универсальная программа для расчета ходовой части любого механизма. Программа была создана не для решения вопросов, связанных с расследованием железнодорожных происшествий. Тем не менее в 2009 г. было принято решение о возможности использования этой программы для установления обстоятельств железнодорожных происшествий. К сожалению, в РЖД эта программа не стала использоваться. Но ее стали применять в АО «ВНИКТИ» (научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава (г. Коломна)), что привело к тому, о чем говорил Н. Н. Ильин: когда чиновникам РЖД необходимо было получить квалифицированное мнение и убедиться в правильности выводов ведомственной комиссии, материалы направлялись в Коломну.

Эта программа есть и успешно используется в Санкт-Петербургском политехническом университете. Один пример: в 2018 г. в Зауралье произошло железнодорожное происшествие, в результате которого с пути сошел состав, перевозивший специфический груз. [30 ноября 2018 г. в 21.27 мск на участке Называевская—Ишим Свердловской железной дороги с пути сошли 35 вагонов, груженые самоходными артиллерийскими установками 2С1 «Гвоздика» [URL: https: // www.gazeta.ru/social/2018/12/01/12079423.shtml (дата обращения 15 апреля 2025 г.)]]. По предварительным данным, сход произошел из-за разницы высоты одной пружины в комплекте тележки, которая составила 9 мм. Согласно нормативно-технической документации разница высоты пружин в одном комплекте не должна превышать 8 мм [распоряжение ОАО «РЖД» от 1 июня 2009 г. № 1145р «О вводе нормативов предельно допустимых в эксплуатации износов узлов и деталей тележки модели 18-100, превышение которых может привести к сходу с рельсов»]. Ранее мы думали, что товарные платформы с тележкой 18-100 поставлялись в нашу страну по акту ленд-лиза 1941 г., но совсем недавно в библиотеке университета мы обнаружили американский журнал издания 1896 г., в котором была описана та самая тележка. Таким образом, стало ясно, что данный агрегат используется на железных дорогах уже на протяжении почти 130 лет, и что разница высоты пружины, превышающая 1 мм, прямой причиной схода состава с пути быть не может. Кроме того, было установлено, что за 200 км до происшествия вагон проходил технический контроль, и никаких нареканий к его техническому состоянию со стороны лиц, осуществлявших проверку, высказано не было. Поэтому было принято решение о проведении дальнейшего исследования с целью установления причины схода.

В рамках настоящей статьи нет необходимости в подробном описании всего процесса исследования, следует только отметить, что в результате изысканий с использованием указанной программы истинная причина катастрофы была установлена: сход состава произошел из-за лопнувшего рельса, зазор между частями которого постепенно увеличивался по мере

прохождения состава по дефектному участку. И когда этот зазор достиг критических размеров, произошел сход.

О некоторых проблемах в области экспертизы по установлению стоимости восстановительного ремонта транспортного средства после дорожно-транспортного происшествия в своем выступлении рассказал почетный транспортник С. А. Дорофеев. Он отметил, что, к сожалению, нормативные документы, регулирующие деятельность экспертов в этой области, разрабатываются людьми, весьма далекими и от экспертной деятельности и от транспортной сферы. В результате возникают различного рода коллизии. Начать стоит с малого: само название специалиста, осуществляющего деятельность по установлению стоимости восстановительного ремонта, — «эксперт-техник» вызвало много возражений. «Мы, — сказал выступающий, — предлагали другую терминологию, но нас не услышали». И недаром говорят, как корабль назовешь, так он и поплывет; так оно и вышло: возникло достаточно большое количество проблем, связанных с работой этих специалистов.

Деятельность экспертов-техников регулируется ст. 12 и 12.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», требования к этим специалистам регламентированы приказом Минтранса России от 22 сентября 2016 г. № 277 «Об утверждении требований к экспертам-техникам, осуществляющим независимую техническую экспертизу транспортных средств, в том числе требований к их профессиональной аттестации, оснований ее аннулирования», а методика, в соответствии с которой эксперты-техники устанавливают стоимость восстановительного ремонта, регулируется Положениями банка России от 19 сентября 2014 г. № 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства» и от 4 марта 2021 г. № 755-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства». С нормативно-правовой точки зрения вроде бы все в порядке, за исключением того, что в приведенном выше перечне нет ни одного документа, касающегося экспертной деятельности. И кто они — эксперты-техники? Если разобраться, по сути это прослойка между страховщиками и автовладельцами. Причем, эксперты-техники, как правило, не имеют высшего специального или юридического образования; это лица, прошедшие всего лишь профессиональную переподготовку, либо дополнительную подготовку, либо обучение в рамках повышения квалификации. К тому же в настоящее время сложилась ситуация, свидетельствующая о том, что обучение и выдача документов, подтверждающих право заниматься этой профессиональной деятельностью, поставлена исключительно на коммерческие рельсы. На сегодняшний день экспертов-техников в государственном реестре насчитывается около 8 тыс., и их не хватает. Это дает возможность возникновения и существования коррупционной составляющей в указанном направлении об-

разования; по некоторым данным за последний год около 1000 из новоявленных экспертов-техников попросту купили свои сертификаты соответствия.

Но самое страшное в том, что суды стали назначать этим специалистам производство судебных экспертиз, очевидно полагая, что ключевой частью понятия «эксперт-техник» является «эксперт»; согласно статистике в 80% случаев судебные экспертизы в сфере транспорта проводятся негосударственными экспертами. И это несмотря на то, что в соответствии с образовательным уровнем и статусом эксперты-техники выполнять судебные экспертизы и не в состоянии, и не имеют права. Экспертное сообщество пыталось противостоять этому, но опять не получилось. Судьи независимы, они сами решают, что и как им делать, а чтобы оспорить их действия, необходима очень непростая процедура, причем, на другом уровне. И это, конечно же, очень большая проблема.

В выступлении также были затронуты проблемы производства экспертизы качества ремонта транспортных средств, объем которых за последнее время существенно вырос. Тут необходимо указать, что в настоящее время этот вид экспертизы по сути стал связан не с проверкой качества выполнения ремонтных работ, а с качеством запасных частей, устанавливаемых на транспортные средства в процессе их ремонта; поступление на рынок контрафактных запасных частей в результате «серого» импорта в настоящий момент вырос многократно. Необходимо отметить еще и то, что методология производства экспертизы этого вида практически отсутствует.

Подводя некоторый итог и учитывая социальную значимость экспертиз в отношении автотранспорта, выход видится в том, чтобы вывести эту деятельность из поля предпринимательской сферы и ввести в профессиональную.

Обсуждая выступление, присутствующие подтвердили справедливость тезиса о недостаточности необходимого количества высококвалифицированных экспертов-транспортников, подчеркнув при этом, что, действительно, образование экспертов-техников, даже общее, не говоря уже о специальном, мягко говоря, оставляет желать лучшего. Если взглянуть в программу подготовки экспертов-техников, то там можно прочитать буквально следующее: при прохождении обучения эксперт-техник должен ознакомиться с существующими методиками производства судебных автотранспортных экспертиз. Ознакомиться, а не изучить, каково? А с транспортной трасологией эксперты-техники знакомы исключительно по названию.

Встает закономерный вопрос, как специалисты с такой подготовкой могут осуществлять производство судебных экспертиз по установлению обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и оценке действий его участников, а также решать другие экспертные задачи, связанные с транспортной сферой? Как показал анализ экспертных заключений, выполнен-

ных негосударственными экспертами, последними допускаются грубейшие нарушения методики проведения исследований: не используют в полной мере материалы, отражающие следовую картину пришествия, формулирование выводов по результатам проведенных исследований зачастую основывается только на сведениях, содержащихся в показаниях участников происшествия и пр. К слову, экспертное сообщество вообще было против введения экспертной единицы в структуру, которая заинтересована исключительно в экономии денег. Но, к сожалению, законодатели не очень прислушиваются к мнению профессионалов в области судебной экспертизы.

С неожиданным предложением ограничить ремонт элементов несущей конструкции транспортного средства, отвечающих за пассивную безопасность, выступил ассистент высшей инженерной школы РУТ (МИИТ) Д. В. Станкевич, указав, что альтернативой ремонта этих частей транспортного средства должна стать их замена. В частности, он подчеркнул, что большая часть ремонтных работ кузова или рамы транспортного средства, производимых на предприятиях автосервиса, осуществляется с нарушением технологии завода-производителя. В результате, несущая конструкция перестает отвечать предъявляемым требованиям по прочности.

Несущая конструкция автомобиля состоит из множества деталей сложной формы. Часть из них относится к элементам пассивной безопасности, которые при столкновении с другим транспортным средством или препятствием деформируются, тем самым снижая ударную нагрузку на водителя и пассажиров, находящихся в салоне автомобиля. Деформация деталей может быть весьма существенной, что приводит к необходимости выполнения ремонтных работ большой сложности, требующих высокой квалификации лиц, их выполняющих. Далеко не все специалисты-ремонтники автосервисов, особенно мелких, обладают такой квалификацией. И что лукавить, целью ремонта по понятным причинам является восстановление привлекательного внешнего вида транспортного средства, а вовсе не восстановление прочностных свойств конструкции. Осуществляется это любыми доступными средствами с использованием материалов, зачастую не соответствующих по качеству и техническим характеристикам материалам, используемым заводами-производителями. При ремонтных работах практически во всех случаях производятся сварочные работы и выполняются они также с нарушением технологии завода-изготовителя. В результате, возникают деформации материала, перегрев или недогрев сварного соединения, образование в сварном шве пустот и пр. Все это приводит к нарушению прочностных характеристик несущей конструкции транспортного средства, что при повторном серьезном дорожно-транспортном происшествии может привести к тяжким, а порой и к непоправимым последствиям.

На законодательном уровне уже был сделан первый шаг к запрету эксплуатации транспортных средств, элементы которых имеют определен-

ные повреждения. Так, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 27 мая 2023 г. № 837 «О внесении изменений в Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» установлен перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Например, п. 5.7 постановления запрещает эксплуатацию транспортного средства, в котором отсутствует хотя бы один болт или гайка крепления дисков и ободьев колес, имеются трещины или следы их устранения сваркой, имеются видимые нарушения формы и размеров крепежных отверстий в дисках колес. Учитывая это, возможно стоит задуматься и о более широком распространении запретительных мер в отношении эксплуатации транспортных средств с серьезными повреждениями кузова или рамы.

При обсуждении вышеуказанного предложения, некоторые участники конференции не согласились с таким мнением, указав, что несущая конструкция автомобиля является наиболее дорогим элементом транспортного средства, а учитывая, что затраты на замену кузова или рамы существенно выше затрат на ремонт, то далеко не все автовладельцы смогут себе позволить это. Поэтому замена несущей конструкции вместо ремонтных работ абсолютно во всех случаях вряд ли является целесообразным. Вместе с тем было высказано мнение, и с ним согласились практически все участники конференции, что следует более подробно изучить этот вопрос, поскольку все-таки в некоторых случаях замена кузова или рамы может быть просто необходимой по соображениям безопасности водителя и пассажиров.

На фоне возрастания показателей аварийности на дорогах в нашей стране все большую озабоченность законодательных органов и общественности вызывают дорожно-транспортные происшествия, совершенные вследствие нарушения водителями транспортных средств Правил дорожного движения (далее — ПДД), количество которых в последние годы существенно увеличилось. По мнению В. А. Жаворонкова, в частности, наибольшую тревогу вызывают дорожно-транспортные происшествия, спровоцированные опасным (агрессивным) вождением, поскольку именно эти происшествия имеют серьезные и необратимые последствия: ранение и гибель нескольких человек, в том числе, не являющихся участниками дорожного движения, серьезные повреждения как транспортных средств, так и дорожной инфраструктуры, огромный материальный ущерб в масштабах страны и т.д.

По значительному количеству дорожно-транспортных происшествий с тяжкими или особо тяжкими последствиями возбуждаются уловные дела, в рамках которых производятся необходимые следственные действия. При проведении расследований по делам этой категории сотрудникам правоохранительных органов очень часто приходится сталкиваться с различного рода трудностями. Например, при производстве судебных экспер-

тиз оценка информации, содержащейся в материалах, предоставляемых в распоряжение эксперта, зачастую не содержит достаточного количества сведений, позволяющих сформулировать однозначные выводы, что в дальнейшем отрицательно сказывается на результатах всего расследования.

Это становится возможным по причине низкого качества проведения осмотра места происшествия. Чертежи и план-схемы, составляемые в процессе проведения осмотра, во многих случаях не содержат точного отображения обстановки на месте происшествия и носят довольно общий характер. Показания участников и очевидцев происшествия существенно отличаются друг от друга, а факты, объективно их подтверждающие, отсутствуют. Во многих случаях сложным представляется установление технической возможности у других водителей предотвратить дорожно-транспортное происшествие.

Еще одной существенной проблемой является сложность фиксации опасного вождения; пока подразделения ГИБДД не располагают технической возможностью отслеживать правонарушения этого вида.

Исходя из изложенного, следует обозначить основные направления работы по устранению трудностей, возникающих при проведении расследований по делам о дорожно-транспортных происшествиях, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением.

1. Доработать п. 2.7 ПДД с целью выработки более четкой и понятной формулировки понятия и признаков опасного вождения, а также условий, наличие которых позволяло бы отличать правомерные действия водителя от неправомерных.

2. Разработать и внедрить в практику технические средства, позволяющие фиксировать факты опасного вождения, в том числе средства мобильного базирования.

3. Увеличить количество комплексов видеонаблюдения с функцией сохранения видеоинформации за движением транспортных потоков.

4. Провести комплексные исследования по определению участков автомобильных дорог, на которых наиболее часто происходят дорожо-транспортные происшествия, спровоцированные грубыми нарушениями ПДД, в том числе опасным (агрессивным) вождением с целью последующего установления на этих участках средств фото- и видеофиксации и комплексов видеонаблюдения с функцией сохранения видеоинформации.

5. Разработать нормативную правовую и техническую базу, которая позволит осуществлять комплектование видеорегистраторами новых транспортных средств при их сборке на заводе-изготовители или установку такого оборудования на транспортных средствах, ввозимых в нашу страну из-за рубежа.

6. Разработать нормативную правовую базу, позволяющую использовать помощь участников дорожного движения в фиксации фактов нарушения ПДД, в том числе опасного (агрессивного) вождения с последую-

щим предоставлением видеоматериалов в правоохранительные органы, не исключая использования различных рычагов стимулирования такого сотрудничества с правоохранительными органами.

К сожалению, в рамках настоящей статьи осветить все прозвучавшие выступления и названные в них проблемы теории и практики транспортной экспертизы просто не представляется возможным. Ясно одно — в судебной экспертизе существует еще большое количество проблем. Некоторые из них успешно решаются, решить другие еще только предстоит. Главное, чтобы поступательное движение в направлении дальнейшего развития судебной экспертизы в транспортной сфере, а также ее правовой основы и методологии не прекращалось.

В заключение по итогам конференции была принята резолюция, содержащая ряд предложений, направленных на дальнейшее развитие судебной транспортной экспертизы.

1. Организовывать систематические встречи сотрудников организаций сферы транспорта по вопросам производства всех родов (воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного) и видов транспортных экспертиз.

2. Во взаимодействии с государственными и негосударственными экспертными организациями осуществить разработку частных методик экспертного исследования по различным родам и видам транспорта.

3. Совместно с вузами, осуществляющими подготовку судебных экспертов для транспортной сферы, принять участие в разработке профессионального стандарта «Судебный эксперт».

Список источников

1. Зинин, А. М. Судебная экспертиза : учебник / А. М. Зинин, Н. П. Майлис. — Москва : Право и закон; Юрайт-Издат, 2002.
2. Аминев, Ф. Г. Судебно-экспертная деятельность в Российской Федерации: современные проблемы и пути их решения : дис. … д-ра юрид. наук / Ф. Г. Аминев. — Уфа, 2016.
3. Жаворонков, В. А. Проблемы расследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением / В. А. Жаворонков // Транспортное право и безопасность. — 2025. — № 1(53). — С. 66—77.
4. Громыко, В. В. Методология написания диссертационной работы / В. В. Громыко // Вестник Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова. — 2016. — № 3 (87). — С. 3—19.
5. Большая советская энциклопедия : в 30 томах / главный редактор А. М. Прохоров. — Москва : Советская энциклопедия, 1972.

References

1. Zinin, A. M. Sudebnaya ekspertiza [Forensic examination]: uchebnik / A. M. Zinin, N. P. Maylis. — Moskva : Pravo i zakon; Yurayt-Izdat, 2002.
2. Aminev, F. G. Sudebno-ekspertnaya deyatel'nost' v Rossiyskoy Federatsii: sovremennyye problemy i puti ikh resheniya [Forensic activity in the Russian Federa-

tion: modern problems and ways to solve them]: dis. ... d-ra yurid. nauk / F. G. Aminev. — Ufa, 2016.
3. Zhavoronkov, V. A. Problemy rassledovaniya po delam o dorozhno-transportnykh proisshestviyakh, sprovotsirovannykh opasnym (agressivnym) vozhdeniyem [Problems of investigation of cases of road accidents provoked by dangerous (aggressive) driving] / V. A. Zhavoronkov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2025. — № 1(53). — S. 66—77.
4. Gromyko, V. V. Metodologiya napisaniya dissertatsionnoy raboty [Methodology of writing a dissertation] / V. V. Gromyko // Vestnik Rossiyskogo ekonomicheskogo universiteta im. G. V. Plekhanova. — 2016. — № 3 (87). — S. 3—19.
5. Bol'shaya sovetskaya entsiklopediya : v 30 tomakh [Great Soviet Encyclopedia: in 30 volumes] / glavnyy redaktor A. M. Prokhorov. — Moskva : Sovetskaya entsiklopediya, 1972.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 165—174.
Transport law and security. 2025; (2(54)):165—174.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИЙ

Научная статья
УДК 342.9

Обзор Международной научно-практической конференции «Обеспечение транспортной безопасности: современные тенденции и перспективы развития» (Юридический институт Российского университета транспорта, Москва, 4 апреля 2025 года)

Репьева Анна Михайловна,
кандидат юридических наук,
и.о. заведующего кафедрой «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Шиян Валентина Ивановна,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В публикации представлен обзор Международной научно-практической конференции «Обеспечение транспортной безопасности: современные тенденции и перспективы развития», проведенной кафедрой «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» Юридического института РУТ (МИИТ) 4 апреля 2025 г. в рамках I Международного конгресса «Транспорт и право». Научное мероприятие скомпилировало в себе свыше 60 участников из различных регионов России и зарубежных государств. Ученое сообщество, а также представители практикующих органов в ходе конференции обозначили актуальную повестку развития уголовно-правовой науки, обсудили проблемные аспекты обеспечения транспортной безопасности и наметили основные пути их решения. В обзоре тезисно представлены выступления докладчиков конференции.

Ключевые слова: транспорт; безопасность; транспортная преступность; предупреждение; угрозы; профилактика.

Для цитирования: Репьева А. М., Шиян В. И. Обзор Международной научно-практической конференции «Обеспечение транспортной безопасности: современные тенденции и перспективы развития» (Юридический институт Российского университета транспорта, Москва, 4 апреля 2025 года) // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 165—174.

Original article

Review of the International Scientific and Practical Conference "Transport Security Enforcement: Current Trends and Prospects of Development" (Law Institute, Russian University of Transport, Moscow, April 4, 2025)

Anna M. Repieva,
Candidate of Law,
Deputy Head of the Department "Criminal law, criminal procedure and law enforcement", Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Valentina Iv. Shiyan,
Candidate of Law, associate professor,
Associate Professor of the Department "Criminal law, criminal procedure and law enforcement", Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has presented a review of the International Scientific and Practical Conference "Transport Security Enforcement: Current Trends and Prospects of Development", conducted by the department "Criminal law, criminal procedure and law enforcement" of the Law Institute of RUT (MIIT) (April 4, 2025) within the framework of the I International Congress "Transport and Law". The scientific event brought together over 60 participants from various regions of Russia and foreign countries. The academic community, as well as representatives of practicing bodies, outlined the current agenda for the development of criminal law science, discussed problematic aspects of transport security enforcement and outlined the main ways to solve them. The review has presented the speeches of the conference speakers.

Key words: transport; security; transport crime; warning; threats; prevention.

For citation: Repiev A.M., Shiyan V.I. Review of the International Scientific and Practical Conference "Transport Security Enforcement: Current Trends and Prospects of Development" (Law Institute, Russian University of Transport, Moscow, April 4, 2025) // Transport law and security. 2025; (2(54)):165–174.

© Репьева А. М., Шиян В. И., 2025

4 апреля 2025 г. профессорско-преподавательским составом кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» была организована и проведена Международная научно-практическая конференция «Обеспечение транспортной безопасности: современные тенденции и перспективы развития».

Мероприятие прошло в очном и дистанционном формате и собрало участников не только из России, но и Кыргызстана, Германии, Испании и Франции.

Конференция объединила широкий круг виднейших ученых и практиков, представителей правоохранительных органов и адвокатского сообщества, специалистов в области обеспечения транспортной безопасности.

Открыла конференцию исполняющая обязанности заведующего кафедрой «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» кандидат юридических наук **Анна Михайловна Репьева**. В приветственном слове к участникам конференции она отметила, что в условиях современной действительности вопросы обеспечения транспортной безопасности получают особую значимость, объясняющуюся ростом как количественных показателей транспорта, так и появлением, дальнейшим распространением его новых видов, включая беспилотные. Такая тенденция влечет за собой не только позитивные аспекты, но и негативные — растущее число разнообразных угроз транспортной безопасности, в том числе не проявлявшихся ранее. А. М. Репьева выразила уверенность в том, что в ходе конференции будут рассмотрены не только виды таких угроз, но и выработаны максимально практичные и исполнимые меры уголовно-правового, криминологического и иного характера.

Работа конференции началась с доклада исполняющего обязанности директора Центра исследований проблем безопасности РАН, доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации **Сергея Ивановича Гирько**. В своем выступлении он подчеркнул, что государственная безопасность, как стратегический национальный приоритет, ни в советское время, ни в современной России, не имела и не имеет правовой регламентации в законодательстве РФ; обозначил современные проблемы обеспечения национальной безопасности и предложил конструктивные пути их решения посредством совершенствования организационно-правовых мер. В частности, аргументировал необходимость разработки законодательного акта, закрепляющего основные правовые положения общественной безопасности, как правового института и регламентирующего основные государственные подходы к его регламентации, где возможно отражение «базовых» проблем транспортной безопасности, как состояния защищенности общества и человека в условиях многоаспектного транспортного комплекса.

Трансформации транспортной безопасности в России был посвящен доклад **Равиля Михайловича Абызова**, доктора юридических наук, профессора, заслуженного юриста Российской Федерации и **Петра Дмитриевича Фризена**, кандидата юридических наук, доцента, доцента кафедры теории и истории государства и права (Барнаульский юридический институту МВД России). Выступающие заметили, что развитие транспортной отрасли происходит с явным опережением процессов по правовому обеспечению ее безопасности, предложили создать научно-исследовательский центр, который будет анализировать эффективность законодательных норм и правил, динамику возможных вызовов и формировать соответствующие предложения; активнее внедрять технологии искусственного интеллекта,

системы автоматизации управления объектами транспортной инфраструктуры. Подчеркивалось, что указанные технологии должны быть прежде всего спроектированы и интегрированы с учетом принципов информационной безопасности, поскольку любое усложнение информационных систем увеличивает количество потенциальных киберугроз.

Широко распространено, что терминология — основа любой отрасли права, специальной области науки. Без юридической терминологии практически невозможно получить объяснение законодательной и правоприменительной деятельности. Согласно теории основателя российской терминологической школы Д. С. Лотте, идеальный термин должен быть однозначным, не допускать эмоциональной окрашенности и синонимы.

Действительно, «четкие моносемичные понятия способствуют формированию прочной методологической основы для их адаптации в позитивном праве и использования в правоприменительной практике. Многозначные, абстрактные понятия обусловливают интерпретационные риски, вероятность наступления негативных последствий в случае их расширительного или ограничительного толкования» [1].

В связи с этим особой актуальностью наделено содержание докладов **Дениса Владимировича Ирошникова**, доктора юридических наук, доцента, заведующего кафедрой правового обеспечения национальной безопасности, законности и правопорядка Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС), главного научного сотрудника Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук (рассмотрел вопросы о соотношении транспортной и общественной безопасности Российской Федерации, предложил решение проблем, связанных с привлечением к уголовной ответственности за нарушение правил антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры) и **Алексея Васильевича Куражова**, кандидата юридических наук, доцента кафедры правового обеспечения национальной безопасности, законности и правопорядка Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС) (обратил внимание на многообразные и сложные формулировки Федерального закона «О транспортной безопасности», используемые законодателем применительно к сходным ситуациям, что порождает сложность, а порой препятствует четкому, единообразному пониманию отдельных статей закона).

Наибольшее количество докладов было посвящено уголовно-правовым аспектам обеспечения транспортной безопасности.

Валерий Филиппович Цепелев, доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры уголовного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА) сделал акцент на особенностях проявления преступности в сфере обеспечения транспортной безопасности. В частности, ее интеллектуализации за счет использования «высоких технологий», роста масштабов и общественной

опасности неосторожной преступности, связанной с использованием информационно-телекоммуникационных технологий, что приводит к проблемным ситуациям в оценке и квалификации преступлений. Для эффективного противодействия преступлениям на транспорте необходимо адекватное нормативно-правовое регулирование. Однако действующее законодательство содержит ряд проблемных моментов. Во-первых, санкции за транспортные преступления не всегда соразмерны ущербу, который причиняется этими деяниями. Во-вторых, имеют место пробелы в уголовном законодательстве применительно к новым видам угроз.
В-третьих, отсутствует системность в законодательстве о транспорте. Уголовно-правовые нормы, касающиеся безопасности транспорта, расположены по разным главам УК РФ и нет единого понятия «преступления против транспортной безопасности» в УК РФ, хотя де-факто такая группа существует. Ученый пришел к выводу о том, что рассмотрение проблем уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности создает условия и предпосылки совершенствования как самого уголовного и смежного с ним законодательства, так практики его применения.

Оживленная дискуссия развернулась после доклада ведущего специалиста в области уголовного права **Николая Ивановича Пикурова**, доктора юридических наук, профессора, профессора кафедры уголовного прав Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). Он с полным основанием отметил, что составы транспортных преступлений, предусмотренные статьями 263, 263.1, 266, 267, 267.1 и 268 УК РФ нуждаются в совершенствовании.

Подобная позиция нашла продолжение в выступлениях **Алексея Алексеевича Чистякова**, доктора юридических наук, профессора кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета дружбы народов (РУДН) (обозначил основные проблемы применения норм о транспортных преступлениях с двойной формой вины, представил результаты сравнительно-правового исследования с УК ФРГ и уголовным правом США, внес предложение о введении в УК РФ отдельной статьи о двойной форме вины и сформулировал ее авторскую редакцию); **Сергея Александровича Маркунцова**, доктора юридических наук, доцента, профессора департамента международного права Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (определил состояние и современные тенденции транспортной преступности, сделал вывод о том, что понятийное рассогласование транспортных преступлений и транспортной преступности в доктрине уголовного права и криминологии во многом является своеобразной предпосылкой для поддержания «основных мифов», касающихся транспортной (автотранспортной) преступности, в частности, относительно ее структуры и неосторожного характера), **Наталии Эдуардовны Мартыненко**, доктора юридических наук, профессора, профессора кафедры уголовной политики Академии управления МВД России (сконцентри-

ровала внимание на специфике административной преюдиции как уголовно-правового средства предупреждения дорожно-транспортных происшествий), **Валерия Анатольевича Новикова**, кандидата юридических наук, доцента, доцента кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» Юридического института Российского университета транспорта (обосновал, что преступление, предусмотренное ст. 267.1 УК РФ, характеризуется широким кругом действий, создающих угрозу безопасной эксплуатации транспортных средств. При этом угроза должна быть реальной, с высокой степенью вероятности способной повлечь общественно опасные последствия в виде аварии, крушения транспортных средств или человеческих жертв. Для установления данного обстоятельства при расследовании уголовного дела целесообразно получить заключение специалиста или эксперта в области транспортной безопасности), **Ирины Игоревны Нагорной**, кандидата юридических наук, доцента, доцента кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» Юридического института Российского университета транспорта (рассмотрела проблемы уголовной ответственности за хулиганство, совершенное на транспорте общего пользования, вопросы квалификации и отграничения преступлений, предусмотренных п. «в» ч. 1 ст. 213 и ст. 267.1 УК РФ), **Армена Жораевича Саркисяна**, кандидата юридических наук, доцента, декана факультета повышения квалификации Московской академии Следственного комитета имени А. Я. Сухарева (сделал акцент на проблемах, возникающих в процессе квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ).

Илья Сергеевич Крылов, заместитель начальника отдела организации дознания и применения административного законодательства ГУТ МВД России, представил результаты исследования правовых и организационных основ деятельности иного транспорта общего пользования, определяющих специфику места и обстоятельств совершения преступлений, предусмотренных п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ.

Уголовно-правовым проблемам преследования лиц, совершивших преступления в сфере высоких технологий на объектах транспортной инфраструктуры был посвящен доклад **Виктора Викторовича Пушкарева**, кандидата юридических наук, доцента, начальника кафедры противодействия преступлениям в сфере информационно-телекоммуникационных технологий, Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя.

Значительный научный интерес вызвал доклад **Анны Михайловны Репьевой**, в котором основной акцент сделан на обоснованности изменений, устанавливающих повышенную ответственность лица, совершившего преступления, предусмотренные ст. 264.1, 264.2 ил 264.3 УК РФ, путем конфискации транспортного средства.

В докладе **Дениса Андреевича Добрякова**, кандидата юридических наук, доцента кафедры судебной власти, гражданского общества и правоохранительной деятельности Российского университета дружбы народов

имени Патриса Лумумбы нашли отражение современные тенденции уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности в России и зарубежных странах.

Производственный травматизм и вопросы уголовной ответственности за нарушения правил охраны труда и техники безопасности на транспорте рассмотрены в процессе выступления **Ивана Александровича Кучеркова,** кандидата юридических наук, доцента, доцента кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ).

В современную эпоху геополитической нестабильности, разрушения однополярного мира и перехода к многополярности, угроз военно-политического характера, использования новейших информационно-коммуникационных, энергетических, биологических технологий и нанотехнологий во всех сферах общественной жизни, в том числе и криминальной, не утрачивают своей актуальности криминологические меры обеспечения транспортной безопасности, связанные с предупреждением современных криминальных угроз, особенно экстремистско-террористических и информационных (**Мария Витальевна Гончарова**, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)), контрабандных преступлений на объектах транспортной инфраструктуры (**Анна Владиленовна Скачко**, доктор юридических наук, доцент), киберпреступности (**Елена Владимировна Фоменко**, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)), преступлений экономической направленности в контексте обеспечения транспортной безопасности (**Александер Дрейт**, старший юрист Центра информации немецкой экономики Российско-Германской Внешнеторговой палаты. Германия, Берлин), преступлений коррупционной направленности (**Сергей Кириллович Илий**, кандидат юридических наук, доцент, руководитель группы по антикоррупционной пропаганде ОАО «РЖД»; доцент кафедры деликтологии и криминологии Юридического института Сибирского федерального университета) и др.

На всех этапах исторического развития российского общества предупреждению преступности несовершеннолетних всегда уделялось особое внимание со стороны государства. Еще в начале XX столетия профессор С. В. Познышев весьма справедливо заметил, что если преступность взрослых можно считать патологическим явлением общественной жизни, то еще с большим правом можно сказать то же о преступности несовершеннолетних. Развитие этой преступности всегда служит зловещим симптомом, указывающим, что где-то там, в глубине общества протекает и часто обостряется какой-то болезненный процесс. Он говорит нам, что жизнь значительной части молодого поколения, которому мы хотим передать

продолжение нашей культурной работы и осуществление лучшего будущего, поставлена в совершенно невозможные и нетерпимые условия, при которых с самого раннего возраста она служит стажем, подготовкой к профессиональной преступности. Конечно, ни одно культурное общество не может оставаться равнодушным к подобному явлению в своей жизни. Разумная борьба с правонарушениями должна начинаться с преступности несовершеннолетних. Самое верное средство — сильно сократить в обществе профессиональную преступность, помешать детям развиваться в преступников, своевременными мерами удаляя их с преступного пути [2, стр. 35].

Вопросы уголовной ответственности несовершеннолетних за вмешательство в безопасную работу железнодорожного транспорта были рассмотрены в выступлениях **Владимира Юрьевича Голубовского**, доктора юридических наук, профессора, член-корреспондент РАЕН, почетного работника высшего профессионального образования, почетного сотрудника МВД России, главного научного сотрудника ФГКУ «ВНИИ МВД России» и **Светланы Витальевны Гусаровой**, кандидата педагогических наук, доцента Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России), которая сфокусировала внимание на преступлениях несовершеннолетних, связанных с железной дорогой, побудила к дискуссии: «Зацепинг — шалость или преступление?».

Участию органов внутренних дел в обеспечении транспортной безопасности были посвящены выступления **Наталии Федоровны Поповой**, доктора юридических наук, профессора, профессора кафедры международного и публичного права Финансового университета при Правительстве РФ, **Дмитрия Викторовича Сарычева**, врио начальника отдела межведомственного взаимодействия в сфере транспортной безопасности и организационно-методического обеспечения деятельности полиции на метрополитене ГУТ МВД России, **Виктора Владимировича Горового**, кандидата юридических наук, доцента, доцента кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), **Елены Анатольевны Дроздовой**, кандидата юридических наук, доцента, доцента кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), **Юлии Евгеньевны Салеевой**, кандидата юридических наук, доцента, заместителя начальника кафедры управления органами расследования преступлений Академии управления МВД России, **Татьяны Анатольевны Мещеряковой**, научного сотрудника отдела по изучению социальных процессов и разработке комплексных проблем обеспечения правопорядка научно-исследовательского центра Академии управления МВД России.

Неподдельный интерес вызвало выступление, связанное с обеспечением безопасности детей в дорожно-транспортных происшествиях (**Рустам**

Тахирович Исмаилов, кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры уголовного права, Академия МВД Кыргызской Республики имени генерал-майора милиции Э.А. Алиева).

На научной площадке поднимались вопросы квалификации нарушений правил полетов, подготовки к ним либо иных правил эксплуатации военных летательных аппаратов, совершаемых военнослужащими в условиях специальной военной операции; предупреждения военно-транспортных преступлений, совершаемых военнослужащими; уголовного преследования лиц, совершивших преступления в сфере высоких технологий на объектах транспортной инфраструктуры; контроля и надзора за осуществлением безопасности перевозки стратегических грузов; использования искусственного интеллекта в сфере обеспечения транспортной безопасности и др.

Повышенное внимание было уделено выступлению **Дмитрия Александровича Лунькова**, кандидата юридических наук, доцента, старшего военного прокурора 3 отдела управления надзора за исполнением законов при расследовании преступлений Главной военной прокуратуры, в котором докладчик рассказал о новых видах группового мошенничества в условиях специальной военной операции, новых способах хищений военнослужащими бюджетных средств, совершаемых с применением беспилотных летательных аппаратов.

Эффективное обеспечение транспортной безопасности требует исследования ее характеристик не только на общероссийском уровне, но и региональном, что позволит определить специфику криминальной пораженности регионов, осуществить их ранжирование, обусловит выявление проблем обеспечения региональной безопасности в различных субъектах РФ и своевременную выработку научно обоснованных рекомендаций по совершенствованию мер, направленных на снижение криминальной пораженности регионов. Бесспорной является актуальность региональных криминологических исследований, которые в большинстве своем имеют лонгитюдный характер. В связи с этим данный аспект не мог быть обойден вниманием в рамках научных дебатов. Так, основные направления деятельности по обеспечению транспортной безопасности в регионах с низким уровнем преступности были представлены в докладе, подготовленном в рамках государственного задания РАНХиГС **Валентиной Ивановной Шиян**, кандидатом юридических наук, доцентом, доцентом кафедры правового обеспечения национальной безопасности, законности и правопорядка Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС), **Тимофеем Тимуровичем Прониным**, главным специалистом ПАО «Мосэнерго», научным сотрудником Центра исследования проблем безопасности РАН, аспирантом Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС) (рассмотрел транспортные аспекты обеспечения региональной безопасности в Российской Федерации).

Марин Рамуальд (преподаватель мэрии, г. Грасс, Франция) в своем выступлении отметил, что в любой сфере деятельности невозможно обойтись без профессионалов своего дела. Речь идет о специалистах, имеющих особые знания и большой опыт в своей профессии, склонных к аналитическому мышлению, способных на основе достижений науки эффективно выполнять поставленные задачи и осуществлять полномочия, возложенные на них законом. Интеллектуализация правоохранительной деятельности, подготовка нового поколения субъектов обеспечения транспортной безопасности на основе передового опыта и результатов научных достижений всегда должны быть в центре внимания каждого государства. В качестве одного из главных направлений обеспечения транспортной безопасности определил повышение квалификации субъектов противодействия преступности на транспорте.

Особая связь обеспечения транспортной безопасности с искусством была представлена в докладе **Гонсалес Сальгадо Аны Марии** (преподаватель Института Сервантеса. Испания, Мадрид) на тему «Транспорт как источник повышенной опасности в испанской и латиноамериканской культуре».

В результате плодотворной работы и активных научных дискуссий участниками конференции были выработаны ценные предложения и рекомендации по совершенствованию системы правового и криминологического обеспечения транспортной безопасности, подготовке субъектов предупреждения правонарушений на объектах транспортной инфраструктуры.

Список источников

1. Степаненко, Ю. В. Интерпретационные риски в правовом обеспечении транспортной безопасности / Ю. В. Степаненко // Современный юрист. — 2015. — № 3. — С. 8—20.
2. Познышев, С. В. Детская преступность и меры борьбы с ней / С. В. Познышев. — Москва, 1911.

References

1. Stepanenko, YU. V. Interpretatsionnyye riski v pravovom obespechenii transportnoy bezopasnosti [Interpretation risks in legal support of transport security] / YU. V. Stepanenko // Sovremennyy yurist. — 2015. — № 3. — S. 8—20.
2. Poznyshev, S. V. Detskaya prestupnost' i mery bor'by s ney [Juvenile crime and measures to combat it] / S. V. Poznyshev. — Moskva, 1911.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 175—184.
Transport law and security. 2025; (2(54)):175—184.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТА

Научная статья
УДК 347.79

Римское морское право (краткий исторический очерк)

Хорькова Ирина Валентиновна,
кандидат исторических наук,
доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В статье дается краткий исторический очерк зарождения и развития морского законодательства в Древнем Риме, рассматриваются геополитические и исторические предпосылки появления римского флота, особенности развития международной морской торговли в период римской гегемонии. Основное внимание уделяется историческим источникам, содержащим нормы римского морского законодательства, а именно — сенатский закон о преследовании пиратов, Дигесты Юстиниана. В статье приводятся цитаты из античных авторов, которые были современниками формирования римской законодательной базы, — Плутарха, Плиния Старшего, Полибия, Петрония Арбитра. Источниковая база исследования не исчерпывается нарративными источниками, анализируются также данные подводной археологии, картографии и исторической реконструкции. В статье рассматриваются особенности римской юрисдикции на море, приводятся мнения известных римских юристов Гая, Лабеона, Павла, Ульпиана, Волузия Мециана касательно владения морскими территориями. Подвергаются детальному текстовому анализу пункты и титулы четырнадцатой книги «Дигест» и делается вывод о том, что римская юриспруденция разработала четкую правовую регуляцию, связанную с владением кораблем, его фрахтом, обязанностями владельца, капитана, арендатора и пассажиров, а также с имуществом, находящемся на корабле. В результате исследования делается вывод, что римское морское право внесло весомый вклад в мировую правовую систему регулирования грузоперевозок и морской торговли.

Ключевые слова: римское морское право; Древний Рим; римская юриспруденция; римские юристы; римская морская торговля; Дигесты.

Для цитирования: Хорькова И. В. Римское морское право (краткий исторический очерк) // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 175—184.

TRANSPORT HISTORY

Original article

Roman Maritime Law (a brief historical review)

Irina V. Khor'kova,
Candidate of Historical Sciences,
Associate Professor of the Department "Maritime Law and International Law", Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has presented a brief historical review of the origin and development of maritime legislation in Ancient Rome, considered the geopolitical and historical prerequisites for the formation of the Roman fleet, and the features of the development of international maritime trade during the period of Roman hegemony. The main attention has been paid to historical sources containing the norms of Roman maritime legislation, namely the Senate law on the prosecution of pirates, the Digests of Justinian. The current paper has provided the quotes from ancient authors who were contemporaries of the formation of the Roman legislative base, namely Plutarch, Pliny the Elder, Polybius, Petronius Arbiter. The source base of the study is not limited to narrative references. There have been analyzed the data from underwater archeology, cartography, and historical reconstruction. The paper has examined the features of Roman jurisdiction at sea, and provides opinions of famous Roman lawyers Gaius, Labeo, Paul, Ulpian, Volusius Metianus regarding the ownership of maritime territories. There has been given a detailed textual analysis of the paragraphs and titles of the fourteenth book of the "Digest" and concluded that Roman jurisprudence developed a clear legal regulation related to the ownership of a ship, its charter, the duties of the owner, captain, lessee and passengers, as well as the property on board the ship. The current study has concluded that Roman maritime law made a significant contribution to the global legal system regulating cargo transportation and maritime trade.

Keywords: Roman maritime law; Ancient Rome; Roman jurisprudence; Roman lawyers; Roman maritime trade; Digests.

For citation: Khor'kova I.V. Roman Maritime Law (a brief historical review) // Transport law and security. 2025; (2(54)):175–184.

© Хорькова И. В., 2025

Морское право — одна из древнейших отраслей международного права, существующее с античных времен. В отличие от санкционируемого государством внутреннего права, морское право формировалось и регулировалось в древности самими участниками процесса. Обычаи складывались в процессе судоходства и морской торговли и соблюдались заинтересованными сторонами в силу необходимости. Эти нормы, безусловно, включали обычаи сухопутной торговли.

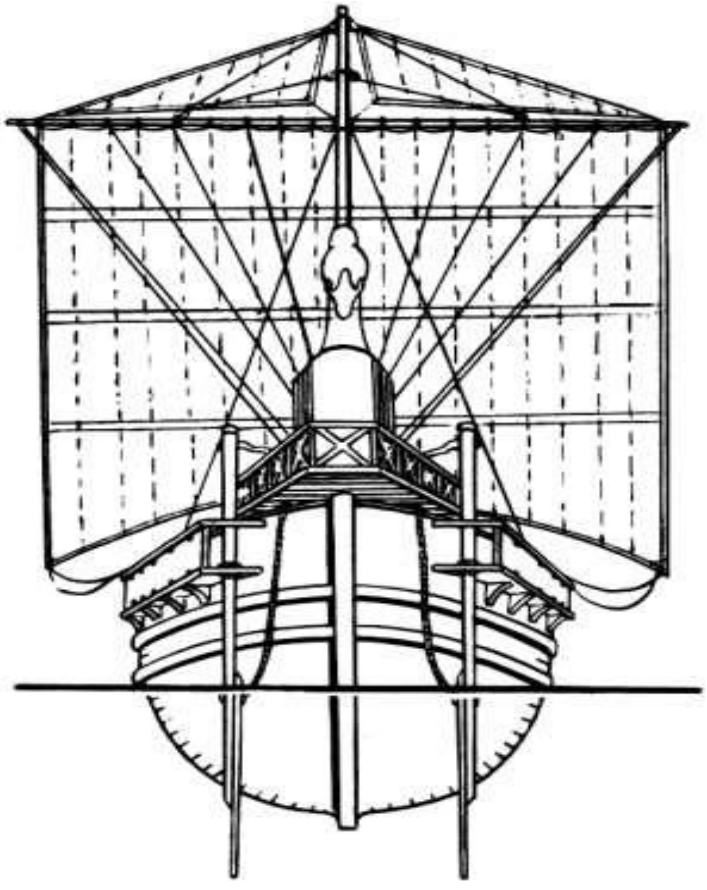
Следует сразу оговорить, что древние римляне, о морском праве которых пойдет речь, не были признанными моряками и покорителями водных просторов, как это нам известно относительно древних греков, которые чувствовали себя в морской стихии как дома. Многие века римляне считались сухопутным народом, даже когда их власть уже распространилась практически на весь Апеннинский полуостров. Создание римского флота, существование которого являлось необходимым условием разработки морского права, было продиктовано геополитическими причинами.

Экспансия в южном направлении, в сторону о. Сицилия, напрямую столкнула Рим с крупнейшей морской средиземноморской державой — Карфагеном. К середине III в. до н.э. Карфаген представлял собой могущественное государство, владевшее западной частью Северной Африки, южной Испанией и крупными островами Сардинией, Корсикой и Сицилией. Вся посредническая торговля между западным и восточным Средиземноморьем сосредоточивалась в руках Карфагена, который обладал сильнейшим военным флотом, состоявшим из мощных пятиярусных кораблей. Карфагенские моряки по преемству от финикийцев считались лучшими в

мире. Несмотря на это, сухопутный Рим бросил вызов столь могущественному сопернику и вступил с ним в открытую войну.

Поводом к Первой Пунической войне (264—241 гг. до н.э.) послужил спор из-за обладания переправой из Италии в Сицилию, которую контролировал город Мессана (совр. Мессина). Несмотря на победу римлян на суше, Карфагенский флот беспрепятственно опустошал побережье Италии, что заставило римлян взяться за строительство флота. Годом рождения римского флота считается 260 г. до н.э., когда сенат принял решение о постройке военных кораблей для борьбы с Карфагеном. Древнегреческий историк Полибий сообщает, что однажды во время нападения карфагенян римляне захватили их палубный корабль, послуживший образцом для строительства всего флота. «Не будь этого случая, — восклицает Полибий, — (римляне) при своей неопытности не смогли бы выполнить задуманное» [10, стр. 9—16], т.е. быстро построить флот.

Римские флотилии несколько раз гибли в течение трех Пунических войн, однако в конечном счете Римское государство вышло победителем из противостояния с Карфагеном, полностью уничтожив своего политического противника. После победы в Пунических войнах Рим становится ведущей морской державой в Западном Средиземноморье. Строится большое количество кораблей разного водоизмещения и модификации. Традиционно корабли классифицируют по количеству рядов весел: бирема, трирема, пентера, галера. Уже в период эллинизма стали создавать крупные морские суда — плавучие крепости с метательными машинами на борту. Римский историк и натурфилософ Плиний Старший сообщает, что первый четырехкратный корабль — квадрирема — был построен в Карфагене, а пятикратный — квинкверема — саламийцами [8, стр. 56, 208].



Торговые суда также классифицировались в зависимости от формы, функций, размера и тоннажа. По сравнению с боевыми кораблями торговые имели широкую палубу, были более грузоподъемны. Полные обводы торгового судна отразились в его названии — *navis rotunda* (круглый корабль), как, например, *navis frumentaria* (от лат. *frumentum* — хлеб) — для пере-

возки зерна [2, стр. 91—92]. Транспортные корабли могли перевозить от 150 до 350 человек единовременно [1, стр. 153].

Изображенный на рисунке римский зерновоз относится к 50 гг. н.э. Длина его 27 м, ширина 7,5 м, осадка 2—2,5 м, вместимость не менее 250—300 т. Установленная в центре корпуса мачта несла прямой парус, усиленный двумя треугольными парусами. В носу — короткая наклонная мачта с небольшим парусом — артемоном. Наличие артемона давала возможность ходить при боковых ветрах. На римских зерновозах впервые появилось надпалубное помещение — прообраз мостика.

Залогом успеха морской торговли было строительство удобных и безопасных портов. Однако на Апеннинском полуострове их было мало, если не считать основанных греческими колонистами портов в южной Италии и Сицилии.

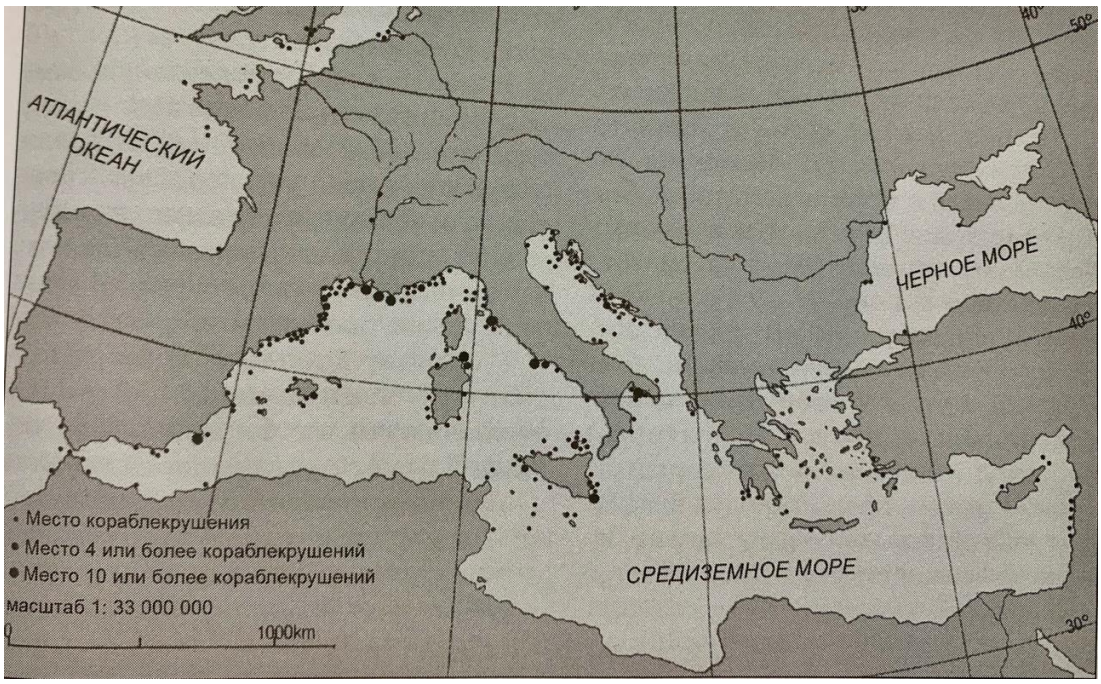
Ближайший к Риму порт Остия был речным. Еще Юлий Цезарь вынашивал планы перестройки этого порта, чтобы морские корабли могли достигать Рима. Однако только при императоре Клавдии в 42 г. н.э. этот план был осуществлен. В 3 км от устья Тибра был построен новый порт, который римляне так и называли «Порт». Строительство длилось 12 лет. Была построена большая пристань и канал между бухтой и рекой Тибр. Маяк на искусственном насыпном острове воссоздавал знаменитый Александрийский маяк.

Марк Агриппа, государственный деятель и полководец, известный постройкой Пантеона в Риме, финансировал постройку крупного военного порта Юлия в Мизенах. Огромное значение имел порт Александрии Египетской, откуда поставлялся в Рим хлеб. Между Александрией и Римом курсировал большой торговый флот, в состав которого входили большие корабли длинной 55 м и шириной 13 м, перевозившие до 1300 т различных товаров [2, стр. 94—95].

Объем морской торговли хорошо виден по карте кораблекрушений.

Карта была составлена по данным аэрофотосъемки и подводной археологии [11, стр. 95]. Исследовались материальные остатки судов, потерпевших кораблекрушение. Понятно, что чем активнее судоходство, тем больше инцидентов и потоплений происходит. Соответственно, можно с уверенностью говорить об активной морской торговле по берегам современных Испании, Франции, Италии, Хорватии и на средиземноморских островах. Морская торговля Рима была большей частью односторонней: экспорт был незначителен. Из захваченных стран вывозили все необходимое для Римского государства, а также предметы роскоши.

Широкое распространение пиратства в античности создавало большие проблемы для развития морской торговли, в связи с чем ведущие морские державы вели постоянную активную борьбу с пиратами. Пираты в древности выполняли важную функцию, а именно, обеспечивали пополнение рабской силы на рынках, что было выгодно Риму. Однако со временем пираты превратились во влиятельную политическую силу.



Чувствуя безнаказанность, они перешли от нападения на торговые корабли к опустошительным набегам на прибрежные территории. Писатель и философ Плутарх пишет: «Гнусная роскошь пиратов возбуждала скорее отвращение, чем ужас перед ними: выставляя напоказ вызолоченные кормовые мачты кораблей, пурпурные занавесы и оправленные в серебро весла, пираты словно издевались над своими жертвами и кичились своими злодеяниями. Попойки с музыкой и песнями на каждом берегу, захват в плен высоких должностных лиц, контрибуции, налагаемые на захваченные города, — все это являлось позором для римского владычества» [9].

В связи с засилием пиратов римский сенат в 101—100 гг. до н.э. принимает закон «О преследовании пиратов». Текст закона был найден на острове Книд. Закон базировался на ряде норм Родосского морского кодекса и афинских законах о пиратстве. Основной упор делался на правах римских граждан, устанавливались правила ведения дел с пиратами, предполагавшие возможность их найма на службу, оговаривались наказания для пиратов, нападавших на римских граждан и союзников Рима. Сирии, Египту, Кипру и другим странам и провинциям с большой береговой линией запрещалось укрывать пиратов на своих территориях. За нарушение запрета предусматривался штраф в размере 200 тыс. сестерций [4, стр. 142—143]. В определенные исторические отрезки эти законодательные меры обуздывали активность пиратов, а сам закон являлся важной частью системы правовой регуляции на море.

Имея сильный морской флот и ведя активную морскую торговлю, римляне вынуждены были заняться формированием развернутого морского законодательства. Первым государственным регулированием морского права считаются договоры между Римом и Карфагеном об установлении границ и режима плавания в заливах Карфагена и Лациума, у берегов Испании, Сицилии, Сардинии. Профессор Л. Л. Кофанов пишет: «В древней-

ших мирных договорах Рима и Карфагена обязательно оговаривались морские торговые пути — куда имели право доступа только римляне с их союзниками, куда только карфагеняне, а где они могли пользоваться равным правом торговли» [6, стр. 252].

Первые кодификации международного морского права относятся ко времени создания Родосского кодекса (III—II в. до н.э.). Кодекс не был обеспечен государственной властью, но являлся общеобязательным и добровольно признавался всеми участниками процесса. Родосский кодекс включал в себя обычаи и нормы, складывавшиеся в международном морском праве на протяжении долгого времени. Компиляция норм Родосского кодекса, созданная во время поздней Империи, носила название Родосского морского права. Это право было сведено воедино между VII и IX вв. По мнению профессора Л. Л. Кофанова, родосское морское право через посредничество философского учения Средней Стои повлияло даже на формирование римской системы реальных и консенсуальных договоров в предклассической юриспруденции [5, стр. 142]. Сильно сокращенный вариант *Nomos Rhodion Nautikos* дошел до нас в византийском сборнике VII в. Византийская и средневековая правовая традиция сформировала на базе Родосского закона основы современного морского и коммерческого права. У самих римлян к середине I в. н.э. не было сколько-нибудь согласованного правового сборника морского торгового права, что вынуждало их обращаться к Родосскому закону, носившему не только частноправовой, но и публично-правовой характер.

В Прологе к средневековым рукописям Родосского закона содержится сообщение о том, что целый ряд римских императоров санкционировали родосское право как действующее наряду с римским. В 53 г. н.э. к императору Тиберию Клавдию обратились моряки, судовладельцы и купцы с просьбой провести кодификацию морского торгового права [5, стр. 143]. Императоры Клавдий и Нерон провели ряд реформ действующего в III в. до н.э. — I в. н.э. средиземноморского торгового права.

Установление римской юрисдикции на море не сопровождалось притязаниями на владение морем. Римское право не считало тождественными вопросы юрисдикции и собственности. Римский юрист Ульпиан рассматривает море как вещь, являющуюся достоянием всех людей и находящуюся в их общем пользовании (*maris communem usum omnibus hominibus*). Морские берега, на которые распространяется власть римского народа, принадлежат римскому народу; море же состоит в общем пользовании всех людей. Римляне не использовали такие понятия, как «территориальные воды», «нейтральные воды», не делили морские территории на категории. В то же время римские императоры огораживали участки моря, считая их своим частным владением.

Римские юристы уравнивали правовое положение моря и воздуха. Воздух, как и море, находится в общем пользовании всех. Высказывания рим-

ских юристов относительно морского пространства апеллируют к внутреннему, а не международному праву.

Регулирование аспектов морской торговли в Риме дают основания говорить о формировании целой отрасли частноправового характера. В XIV книге Дигест вопросы, связанные с морским делом, детально урегулированы, так что сам этот документ можно считать своеобразным кодексом обычаев морских перевозок. На этом источнике мы остановимся более подробно.

Римская юриспруденция прежде всего определяет основные понятия, касающиеся морского права, а именно, *dominus navis* (хозяин корабля), *magister navis* (капитан корабля) и собственно *navis* (корабль). Римское право четко различает хозяина корабля и капитана. Хозяин корабля определяется в первом титуле XIV книги Дигест «*De exercitoria actione*» (Об иске к хозяину корабля) следующим образом: «*Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum*» (Мы называем хозяином корабля того, кому поступают все доходы и прибыль, будь то собственник корабля или лицо, взявшее корабль целиком внаем либо на время, либо навсегда) [https: // rimpravo.ru/14-kniga-digest-iustiniana#gsc.tab=0] (перевод Дигест здесь и далее А. Д. Рудокваса, И. С. Перетерского).

Капитаном может быть свободный человек или раб, раб хозяина корабля или раб другого человека. Причем функции капитана корабля были значительно шире простого управления судном: «*Magistrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata est*» (Мы считаем капитаном того, кому поручена забота обо всем корабле). Капитанов у корабля могло быть несколько, с разделенными или неразделенными функциями. Один капитан может заключать договоры найма, другой — взимать плату.

Что касается корабля, то «*navem accipere debemus sive marinam sive fluviatilem sive in aliquo stagno naviget sive schedia sit*» (под кораблем мы должны понимать и морское судно, и речное, и судно, плавающее по озеру, и плот). В этом определении корабля видна свойственная римской юриспруденции полнота и детальность.

При нанесении ущерба иск может быть предъявлен как хозяину корабля, так и капитану. Очень подробно в Дигестах разбираются вопросы предъявления исков в зависимости от доли собственности и правового положения хозяина корабля и капитана, приводятся в качестве прецедентов мнения виднейших римских юристов Гайя (120—180 гг.), Павла (211—223 гг.), Ульпиана (170—223 гг.).

Второй титул XIV книги носит название «*De lege rhodia de iactu*» (О Родосском законе о выброшенном в море) и посвящен искам касательно грузов, выброшенных в море вследствие бедствия. Известно, что в античности часто прибегали к такой мере для освобождения корабля от лишнего веса во время бури и шторма.

Имущество, потерянное в море, продолжали рассматривать как принадлежащее его исконному владельцу. Во второй книге «Сентенций» юрист Павел пишет: «*Lege rhodia cavetur, ut si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est*» (Родосским законом установлено, что если в целях облегчения корабля произведено выбрасывание товаров, то возмещается путем взноса всех то, что отдано в интересах всех). В Дигестах римские юристы продолжали развивать это положение: «Res autem iacta domini manet nec fit adprehendentis, quia pro derelicto non habetur» (Выброшенная вещь остается принадлежащей ее собственнику и не становится вещью захватившего ее, так как она не считается той, от права собственности на которую отказались). Дигесты ссылаются в этих вопросах на авторитет юристов Лабеона (50 — 6 гг. до н.э.), Юлиана (100—170 гг.), Гермогениана (IV в.), комментарии к Родосскому закону Волузия Мециана (II в.).

Из-за развития так называемого берегового права, по которому владелец земли, куда море выбросило затонувший корабль, мог присвоить материальные ценности, император Антонин во II в. н.э. ввел за это суровые наказания. Если же что-то было отнято у попавших в кораблекрушение силой, то виновного в этом римского гражданина секли розгами и отправляли на три года в ссылку. Впоследствии это наказание было смягчено — у виновного конфисковывали одну треть имущества и лишали римского гражданства [2, стр. 92].

Однако теория и практика — не одно и то же. В авантюрном романе Петрония Арбитра «Сатирикон» описана ситуация, где молодые повесы взбираются на севший на мель корабль, стаскивают дорогую мантию и серебряный систр со статуи Изиды, которая, видимо, являлась покровительницей корабля, забирают часть груза и деньги рулевого и благополучно убегают со всем этим добром [7, стр. 53—54]. Повествование не оставляет сомнений в том, что такой казус был вполне обычным делом.

Третий титул носит название «*De institoria actione*» (Об иске, вытекающем из назначения управляющего). Речь здесь идет о правах и обязанностях управляющего и о том, какие иски могут быть ему предъявлены. По мнению юриста Лабеона, управляющим считается раб, отправленный господином за границу для приобретения товаров [https: // rimpravo.ru/14-kniga-digest-iustiniana#gsc.tab=0]. Поскольку перевозка товаров осуществлялась большей частью морем, то этот пункт можно считать относящимся к морской торговле и морскому праву.

Итак, в Дигестах мы находим правовую регуляцию, связанную с владением кораблем, его фрахтом, обязанностями владельца, капитана, арендатора и пассажиров, а также с имуществом, находящимся на корабле.

Подводя итог нашему краткому очерку, хочется отметить, что римское морское право внесло свой вклад в мировую правовую систему регулирования грузоперевозок и морской торговли. Нормы морского права, применявшиеся в Древнем Риме, были основаны на Родосском морском законе,

но также привносят свое чисто римское видение в международное морское право.

В латинском языке можно найти устойчивые выражения, связанные с мореплаванием. Например, *omnis navibus et quadrigis* (дословно: всеми кораблями и квадригами; переносно: всеми силами); *in eadem esse navi* (дословно: находиться на одном и том же корабле; переносно: находиться в одинаковых условиях); *navem mortuo applicare* (дословно: вытаскивать утопленника на корабль; переносно: оказывать запоздалую помощь). Это показывает, что понятия, связанные с мореплаванием проникли во все сферы жизни древних римлян, а значит, они не считали море до такой степени враждебной стихией, как это принято считать.

Список источников

1. Банников, А. В. История военного флота Рима и Византии (от Юлия Цезаря до завоевания крестоносцами Константинополя) / А. В. Банников, М. А. Морозов. — Санкт-Петербург : Евразия, 2017.
2. Винничук, Л. Люди, нравы, обычаи Древней Греции и Рима / Л. Винничук ; пер. с польского. — Москва : Высшая школа, 1988.
3. Иванов, Г. Г. Международное частное морское право / Г. Г. Иванов, А. Л. Маковский. — Ленинград : Судостроение, 1984.
4. Кириленко, В. П. Мореплавание и предотвращение загрязнения мирового океана / В. П. Кириленко, В. Ф. Сидорченко. — Москва : Транспорт, 1985.
5. Кофанов, Л. Л. Внешняя система римского права: право природы, право народов и коммерческое право в юридической мысли античности / Л. Л. Кофанов. — Москва : Статут, 2015.
6. Кофанов, Л. Л. Система римского публичного права эпохи Республики и Принципата / Л. Л. Кофанов. — Москва : Индрик, 2020.
7. Петроний Арбитр. Сатирикон. — Москва : Вся Москва, 1990.
8. Плиний Старший. Естественная история. — Москва, 2021.
9. Плутарх. Сравнительные жизнеописания. — Москва, 1987.
10. Полибий. Всеобщая история. — Москва, 2020.
11. Смышляев, А. Л. История Древнего Рима от Ромула до Гракхов / А. Л. Смышляев. — Москва : Русский Фонд содействия образованию и науке, 2007.
12. Федорова, Н. С. Древние нормы морского права и пиратство/ Н. С. Федорова // История государства и права. — 2015. — № 11. — С. 47—51.

References

1. Bannikov, A. V. Istoriya voyennogo flota Rima i Vizantii (ot Yuliya Tsezarya do zavoyevaniya krestonostsami Konstantinopolya) [History of the Roman and Byzantine Navy (from Julius Caesar to the conquest of Constantinople by the Crusaders)] / A. V. Bannikov, M. A. Morozov. — Sankt-Peterburg : Yevraziya, 2017.
2. Vinnichuk, L. Lyudi, nravy, obychai Drevney Gretsii i Rima [People, Morals, Customs of Ancient Greece and Rome] / L. Vinnichuk ; per. s pol'skogo. — Moskva : Vysshaya shkola, 1988.
3. Ivanov, G. G. Mezhdunarodnoye chastnoye morskoye pravo [International Private Maritime Law] / G. G. Ivanov, A. L. Makovskiy. — Leningrad : Sudostroyeniye, 1984.
4. Kirilenko, V. P. Moreplavaniye i predotvrashcheniye zagryazneniya mirovogo okeana [Navigation and Prevention of Pollution of the World Ocean] / V. P. Kirilenko, V. F. Sidorchenko. — Moskva : Transport, 1985.

5. Kofanov, L. L. Vneshnyaya sistema rimskogo prava: pravo prirody, pravo narodov i kommercheskoye pravo v yuridicheskoy mysli antichnosti [The External System of Roman Law: Law of Nature, Law of Nations, and Commercial Law in the Legal Thought of Antiquity] / L. L. Kofanov. — Moskva : Statut, 2015.
6. Kofanov, L. L. Sistema rimskogo publichnogo prava epokhi Respubliki i Printsipata [The System of Roman Public Law during the Republic and Principate] / L. L. Kofanov. — Moskva : Indrik, 2020.
7. Petroniy Arbitr. Satirikon [Petronius the Arbiter. Satyricon]. — Moskva : Vsya Moskva, 1990.
8. Pliniy Starshiy. Yestestvennaya istoriya [Pliny the Elder. Natural History]. — Moskva, 2021.
9. Plutarkh. Sravnitel'nyye zhizneopisaniya [Plutarch. Comparative Biographies]. — Moskva, 1987.
10. Polibiy. Vseobshchaya istoriya [Polybius. General History]. — Moskva, 2020.
11. Smyshlyayev, A. L. Istoriya Drevnego Rima ot Romula do Grakkhov [History of Ancient Rome from Romulus to the Gracchi] / A. L. Smyshlyayev. — Moskva : Russkiy Fond sodeystviya obrazovaniyu i nauke, 2007.
12. Fedorova, N. S. Drevniye normy morskogo prava i piratstvo [Ancient Norms of Maritime Law and Piracy] / N. S. Fedorova // Istoriya gosudarstva i prava. — 2015. — № 11. — S. 47—51.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2(54). С. 185–191.
Transport law and security. 2025; (2(54)):185–191.

РЕЦЕНЗИИ

Научная статья
УДК 347.463:656:004.89

На перекрестке права и технологий: критическое осмысление правового регулирования интеллектуальных транспортных систем

Бегишев Ильдар Рустамович,
доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры уголовного права и процесса,
Казанский инновационный университет имени В. Г. Тимирясова,
главный научный сотрудник Научно-исследовательского института
цифровых технологий и права,
заслуженный юрист Республики Татарстан,
Казань, Россия

Аннотация. Статья представляет собой рецензию на монографию М. А. Бажиной «Интеллектуальные транспортные системы в транспортной деятельности: проблемы правового регулирования». Цель рецензии — оценка научной новизны, теоретической и практической значимости исследования в разрезе современных вызовов цифровизации транспортной отрасли. Методологической основой рецензии служит системный подход и критический анализ концептуальных положений монографии. В работе оцениваются предложенные автором подходы к определению понятия интеллектуальных транспортных систем, правовому регулированию их отдельных элементов, статусу участников правоотношений в данной сфере. Особое внимание уделяется анализу выявленных автором пробелов и противоречий в действующем транспортном законодательстве. Рецензируемая монография представляет собой первое в отечественной юридической науке фундаментальное исследование правовых аспектов функционирования интеллектуальных транспортных систем. В работе проведен комплексный анализ проблем правового регулирования информационных транспортных систем, выявлены существующие пробелы в законодательстве и предложены конкретные пути их решения. Результаты монографии могут быть использованы в научно-педагогической работе, законотворческой деятельности и дальнейших исследованиях в области транспортного права. Рецензент приходит к выводу о значительном вкладе монографии в развитие отечественной юридической науки. Основной вывод работы заключается в необходимости формирования целостной концепции правового регулирования интеллектуальных транспортных систем.

Ключевые слова: интеллектуальные транспортные системы; правовое регулирование; цифровизация транспорта; беспилотные транспортные средства; автономные суда; электронный документооборот; кибербезопасность; правовая ответственность.

Для цитирования: Бегишев И. Р. На перекрестке права и технологий: критическое осмысление правового регулирования интеллектуальных транспортных систем // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2 (54). С. 185–191.

Original article

At the Crossroads of Law and Technology: A Critical Approach to Legal Regulation of Intelligent Transport Systems

Ildar R. Begishev,
Doctor of Law, Associate Professor,
Professor of the Department of Criminal Law and Procedure,
Kazan Innovative University named after V. G. Timiryasov,
Chief Researcher of the Research Institute of Digital Technologies and Law,
Honored Lawyer of the Republic of Tatarstan,
Kazan, Russia

Abstract. The current paper is a review of the monograph by M. A. Bazhina "Intelligent transport systems in transport activities: problems of legal regulation". The purpose of the review was to estimate the scientific novelty, theoretical and practical significance of the study in the context of modern challenges of digitalization of the transport industry. The methodological basis of the review was a system approach and critical analysis of the conceptual provisions of the monograph. The current paper has estimated the approaches proposed by the author to defining the concept of intelligent transport systems, legal regulation of their individual elements, and the status of participants in legal relations in this area. Particular attention has been paid to the analysis of the gaps and contradictions identified by the author in the current transport legislation. The monograph under review is the first fundamental study of the legal aspects of the functioning of intelligent transport systems in Russian legal science. The current work has provided a comprehensive analysis of the problems of legal regulation of information transport systems, identified existing gaps in legislation and proposed specific ways to solve them. The results of the monograph could be used in scientific and pedagogical work, legislative activity, and further research in the field of transport law. The reviewer has concluded about the significant contribution of the monograph to the development of domestic legal science. The main conclusion of the work is the necessity to form a holistic concept of legal regulation of intelligent transport systems.

Keywords: intelligent transport systems; legal regulation; digitalization of transport; unmanned vehicles; autonomous vessels; electronic document management; cybersecurity; legal liability.

For citation: Begishev I.R. At the Crossroads of Law and Technology: A Critical Approach to Legal Regulation of Intelligent Transport Systems // Transport law and security. 2025; (2(54)):185—191.

© Бегишев И. Р., 2025

В эпоху стремительной цифровой трансформации всех сфер общественной жизни особую актуальность приобретают исследования, направленные на осмысление процессов интеграции современных технологий в устоявшиеся социально-экономические институты. Транспортная отрасль, являющаяся одним из фундаментальных элементов инфраструктуры любого государства, переживает сегодня период глубоких технологических преобразований, связанных с внедрением интеллектуальных транспортных систем (далее — ИТС). Монография доктора юридических наук, профессора кафедры предпринимательского права имени В. С. Якушева Уральского государственного юридического университета имени В. Ф.

Яковлева М. А. Бажиной «Интеллектуальные транспортные системы в транспортной деятельности: проблемы правового регулирования» [1] посвящена комплексному исследованию правовых аспектов функционирования данных систем и представляет собой первое в отечественной юридической науке фундаментальное исследование этой проблематики.

Актуальность избранной темы не вызывает сомнений. В условиях цифровизации транспортной отрасли наблюдается значительный разрыв между темпами технологического развития и формированием соответствующей нормативной правовой базы. Отсутствие соответствующего правового регулирования создает существенные препятствия для эффективного внедрения и использования ИТС, что негативно сказывается на развитии транспортной инфраструктуры в целом. В связи с этим научное осмысление проблем правового регулирования отношений, связанных с функционированием ИТС, представляется исключительно своевременным и значимым.

Структура монографии логична и последовательна, что свидетельствует о тщательной продуманности авторской концепции исследования. Работа состоит из введения, трех глав, заключения и библиографического списка. Такое построение позволяет автору поэтапно раскрыть различные аспекты избранной темы, начиная от теоретико-методологических оснований и заканчивая конкретными проблемами правового регулирования отдельных элементов ИТС.

Глава 1 монографии посвящена концептуальным основам формирования правового регулирования транспортной деятельности. Автор справедливо отмечает, что в условиях цифровой трансформации всех сфер деятельности особое значение приобретает унификация понятийного аппарата. Проведенный терминологический анализ имеет не только теоретическое, но и практическое значение, поскольку позволяет выявить существующие коллизии и противоречия в действующем законодательстве.

Особого внимания заслуживает предложенный автором методологический подход к исследованию проблем правового регулирования ИТС. Используя методы системного анализа, сравнительного правоведения, формально-юридический и исторический методы, автор обеспечивает комплексность и всесторонность научного поиска. Междисциплинарный характер исследования проявляется в органичном сочетании правовых, технологических и экономических аспектов функционирования ИТС.

Заслуживает одобрения предпринятая автором попытка сформировать целостное представление о системе транспортного законодательства в условиях цифровизации. В работе убедительно показана необходимость интеграции традиционных институтов транспортного права и новых правовых конструкций, обусловленных внедрением цифровых технологий. Автор обоснованно указывает на необходимость преодоления фрагментарности правового регулирования и формирования единой концепции нормативной регламентации отношений, связанных с функционированием ИТС.

Глава 2 монографии посвящена общей характеристике ИТС как объекта правового регулирования. Ценным вкладом в развитие юридической науки является проведенный автором анализ онтологии понятия «интеллектуальные транспортные системы». Ученый подробно исследует различные подходы к определению данного понятия, существующие как в научной литературе, так и в нормативных правовых актах различного уровня.

Автор убедительно демонстрирует многоаспектность и комплексный характер ИТС, выделяя такие их сущностные характеристики, как интеграция информационно-коммуникационных технологий, возможность автоматизированного принятия решений, использование искусственного интеллекта, наличие механизмов обработки больших данных. Особенно ценным представляется разработанное автором определение ИТС, учитывающее не только технические, но и правовые аспекты функционирования данных систем.

Заслуживает внимания проведенный автором детальный анализ архитектуры (структуры) ИТС. Она выделяет и характеризует основные элементы ИТС, определяет их функциональное назначение и взаимосвязи. Такой подход имеет важное методологическое значение, поскольку позволяет определить объекты и субъекты правового регулирования, а также выявить специфику правоотношений, возникающих в процессе функционирования ИТС.

Значительный научный интерес представляет исследование источников правового регулирования отношений по применению ИТС. Автор проводит многоуровневый анализ нормативных правовых актов, регламентирующих внедрение и использование ИТС, начиная от международно-правовых документов и заканчивая локальными нормативными актами. Исследователь обоснованно указывает на отсутствие единых актов, регулирующих внедрение в транспортную сферу ИТС как на национальном, так и на международном уровне, что создает существенные препятствия для развития международной торговли и трансграничной транспортной деятельности.

Глава 3 монографии посвящена особенностям правового регулирования отношений с использованием ИТС. Автор последовательно анализирует правовой режим различных элементов ИТС, выявляя существующие пробелы и противоречия в законодательстве.

Особого внимания заслуживает исследование правовых аспектов функционирования беспилотных транспортных средств. Она детально анализирует проблемы определения правового статуса таких транспортных средств, вопросы их государственной регистрации, технического регулирования и сертификации. Автор справедливо отмечает, что существующая система правового регулирования, ориентированная на традиционные транспортные средства с водителем, не в полной мере соответствует специфике беспилотных транспортных средств, что создает значительные препятствия для их внедрения и использования.

Значительный научный и практический интерес представляет анализ правового регулирования автономных судов. Автор отмечает, что морское судоходство является одной из наиболее консервативных сфер транспортной деятельности, характеризующейся наличием устоявшихся правовых институтов и традиций. Внедрение автономных судов требует существенного пересмотра многих фундаментальных принципов морского права, включая принцип капитанской ответственности, институт морского страхования, правила предотвращения столкновений судов и других. Она детально анализирует существующие международно-правовые и национальные подходы к регулированию автономного судоходства, выявляет существующие пробелы и противоречия, а также предлагает пути их преодоления.

Заслуживает высокой оценки проведенный автором анализ правового регулирования систем автономного вождения. Рассматриваются различные аспекты данной проблематики, включая вопросы сертификации и лицензирования таких систем, определения ответственности за их функционирование, обеспечение кибербезопасности. Автор справедливо отмечает, что внедрение систем автономного вождения требует не только технологических инноваций, но и значительных изменений в правовой сфере, включая разработку новых нормативных правовых актов и модификацию существующих.

Особое внимание в монографии уделяется вопросам электронного документооборота в транспортной сфере. Автор подробно анализирует проблемы правового регулирования электронных транспортных документов, вопросы их юридической силы, аутентификации и верификации. М. А. Бажина убедительно демонстрирует, что эффективное функционирование ИТС невозможно без полноценного внедрения электронного документооборота, что, в свою очередь, требует соответствующего правового обеспечения.

Отдельный раздел монографии посвящен исследованию правового статуса участников ИТС. Автор выделяет различные категории субъектов, вовлеченных в функционирование ИТС, и анализирует особенности их правового положения. Особое внимание уделяется проблемам определения прав и обязанностей разработчиков и операторов ИТС, а также вопросам их ответственности.

Заслуживает внимания анализ трансформации правового статуса традиционных субъектов транспортной деятельности (перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей и др.) в условиях внедрения ИТС. Автор обоснованно показывает, что цифровизация транспортной отрасли приводит к существенному изменению объема прав и обязанностей данных субъектов, появлению новых форм их взаимодействия, что требует соответствующего правового регулирования.

Автор справедливо отмечает необходимость гармонизации транспортного законодательства не только в масштабе отдельного региона, но и Российской Федерации в целом, учитывая при этом развитие междуна-

родного сотрудничества в сфере транспорта. Такой подход представляется обоснованным и своевременным, поскольку обеспечивает формирование единого правового пространства для функционирования ИТС.

Монография содержит несколько дискуссионных положений, которые стимулируют научный поиск и создают предпосылки для дальнейших исследований в данной области. К таким положениям можно отнести, в частности, предложенные автором подходы к определению юридической природы ИТС, концепцию распределения ответственности между различными субъектами, вовлеченными в функционирование ИТС, а также модель правового регулирования трансграничного использования ИТС.

Вместе с тем хотелось бы отметить, что работа выиграла бы от более детального рассмотрения вопросов ответственности при использовании ИТС, в частности, в ситуациях причинения вреда беспилотными транспортными средствами или автономными судами. Данная проблематика является одной из наиболее сложных и противоречивых в современной юридической науке и практике и заслуживает более подробного анализа. Представляется целесообразным рассмотреть различные модели распределения ответственности, существующие в зарубежных правопорядках, и оценить возможность их имплементации в российское законодательство.

Также работа могла бы быть дополнена более глубоким анализом вопросов защиты персональных данных в плане функционирования ИТС. Учитывая, что ИТС предполагают сбор и обработку значительного объема цифровой информации о субъектах транспортной деятельности, вопросы обеспечения конфиденциальности такой информации и защиты персональных данных приобретают особую значимость.

Заслуживает более детального рассмотрения и проблематика взаимодействия различных ИТС между собой. В условиях глобализации и интеграции транспортных рынков особую актуальность приобретают вопросы обеспечения совместимости и интероперабельности различных ИТС, что требует соответствующего правового регулирования.

Теоретическая значимость монографии определяется тем, что она представляет собой первое в отечественной юридической науке комплексное исследование проблем правового регулирования ИТС. Автором разработан и обоснован ряд положений, имеющих существенное значение для развития науки транспортного права, в том числе: концепция правового режима ИТС, модель правового статуса участников отношений, связанных с функционированием ИТС, подходы к определению ответственности за вред, причиненный при использовании ИТС.

Практическая значимость исследования заключается в том, что сформулированные автором выводы и рекомендации могут быть использованы в процессе совершенствования транспортного законодательства, разработки новых нормативных правовых актов, регламентирующих использование ИТС, а также в практической деятельности органов государственной власти, осуществляющих регулирование в сфере транспорта.

Библиографический аппарат монографии отличается основательностью и разнообразием. Автор опирается как на труды отечественных ученых в области транспортного и цифрового права, так и на работы зарубежных специалистов, что придает исследованию комплексный и всесторонний характер. Следует особо отметить, что автор не ограничивается анализом исключительно специальной правовой литературы, но и обращается к работам по техническим аспектам функционирования ИТС, что свидетельствует о междисциплинарном характере проведенного исследования.

В целом, рецензируемая монография представляет собой фундаментальное исследование актуальной проблематики правового регулирования ИТС. Работа отличается глубиной теоретического анализа, обоснованностью выводов и рекомендаций, а также высоким научным уровнем. Автору удалось не только выявить существующие проблемы в области правового регулирования ИТС, но и предложить конкретные пути их решения, что свидетельствует о практической направленности проведенного исследования.

Монография написана четким, логичным и академически выверенным языком, что делает ее доступной для широкого круга читателей, интересующихся проблемами правового регулирования транспортной деятельности в условиях цифровизации. Работа, несомненно, будет полезна научным работникам, преподавателям юридических и транспортных вузов, аспирантам, магистрантам, бакалаврам, практикующим юристам, а также всем, кто интересуется проблемами применения ИТС в современных условиях цифровой трансформации экономики и общества.

Представляется, что монография М. А. Бажиной «Интеллектуальные транспортные системы в транспортной деятельности: проблемы правового регулирования» [1] станет значимым вкладом в развитие отечественной юридической науки и послужит стимулом для дальнейших исследований в области правового регулирования ИТС. Полученные автором результаты могут быть использованы как в научно-исследовательской и образовательной деятельности, так и в процессе совершенствования транспортного законодательства, что свидетельствует о высокой теоретической и практической значимости проведенного исследования.

Список источников

1. Бажина, М. А. Интеллектуальные транспортные системы в транспортной деятельности: проблемы правового регулирования : монография / М. А. Бажина. — Москва : Проспект, 2025.

References

1. Bazhina, M. A. Intellektual'nyye transportnyye sistemy v transportnoy deyatel'nosti: problemy pravovogo regulirovaniya [Intelligent transport systems in transport activities: problems of legal regulation]: monografiya / M. A. Bazhina. — Moskva : Prospekt, 2025.

ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»	REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security”
Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку. **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. **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.). Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках). 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». В статье должен быть указан **индекс УДК.** **Название статьи** приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным. **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; должность, звание, ученая степень каждого автора;	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. **All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru. **The official address of the editorial board** is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994. **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). 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). 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». **The UDC index** should be indicated in the article. **The title of the paper** is given both in Russian and in English. The title should be short and informative. **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; position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author;

адрес электронной почты для каждого автора.	contacts (an e-mail) of EACH author.
Аннотация — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200—250 слов на русском и английском языках.	**An abstract** is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200—250 words is recommended both in Russian and in English.
Ключевые слова приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.	**Keywords** are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.
В конце статьи приводится **список источников**. Нормативный материал в список не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0.100-2018.	At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0.100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.
Статьи рецензируются. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала.	**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.
Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.	The text originality should be not less than 75% of the total paper.
В журнале используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.	There are used abbreviated names of state authorities in accordance with the List of full and abbreviated names of Federal executive authorities established by the order of the Presidential Administration of the Russian Federation together with the Government Office of the Russian Federation of July 16, 2008 No. 943/788.