

# ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

---

УДК 347.44

© **Леонов Сергей Иванович**

— заместитель начальника Управления транспортной безопасности Росжелдора

[s.leonov@roszeldor.ru](mailto:s.leonov@roszeldor.ru)

## **Об использовании опционных договоров в деятельности подразделений транспортной безопасности**

**Аннотация.** Вопросы обеспечения транспортной безопасности за последние годы уверенно закрепились в перечне наиболее актуальных и широко обсуждаемых тем в профессиональном транспортном сообществе. Системная работа органов власти, проводимая на протяжении последних 10 лет по развитию законодательства в области транспортной безопасности, с одной стороны, и хозяйственная деятельность владельцев объектов транспортной инфраструктуры по реализации комплекса мер по защите таких объектов от актов незаконного вмешательства во исполнение требований Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», с другой стороны, создали масштабный и специфичный рынок товаров, работ и услуг в этой области. Статья посвящена изучению возможности использования института опционного договора в хозяйственной деятельности подразделений транспортной безопасности и аттестующих организаций при планировании хозяйственной деятельности и подготовке условий для аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность; защита от актов незаконного вмешательства; объект транспортной инфраструктуры; опционный договор; государственные закупки; корпоративные закупки.

© **Sergey Iv. Leonov**

— deputy head of the transport security department of the Federal Agency of Railway Transportation (Roszheldor)

[s.leonov@roszeldor.ru](mailto:s.leonov@roszeldor.ru)

## **On the use of option contracts in the activities of transport security subunits**

**Abstract.** Currently the issues of transport security have been firmly listed among the most relevant and widely discussed topics in the professional transport community. The systematic work of the authorities over the past 10 years to develop legislation in the field of transport security on the one hand, and the economic activity of transport infrastructure owners to protect such facilities from unlawful interference according to the Federal Law of February 9 2007 No. 16-ФЗ “On Transport Security” on the other hand, created a large-scale and specific market for goods, jobs and services in this area. The paper is devoted to the study of the opportunity to use an option contract in the economic activities of transport security subunits and certifying organizations to plan business activities and to prepare favorable conditions for certification of transport security units.

**Keywords:** transport security; protection from unlawful interference; object of transport infrastructure; an option contract; state purchases/procurements; corporate purchases/procurements.

---

Развитие законодательства, хозяйственных отношений и рынка услуг по транспортной безопасности сопровождается совершенствованием системы гражданского законодательства, более четким определением в нормативном поле современных договорных институтов, в числе которых представлены опционные договоры.

Подобные договоры, в силу их особенностей, могут быть применены для разрешения отдельных проблемных задач в области обеспечения транспортной безопасности, в частности при организации привлечения подразделений транспортной безопасности для защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

Далее будет исследован один из возможных вариантов применения опционного договора для разрешения специфической проблемы, определенной особенностью рынка услуг по защите объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта содержит порядка 14 тыс. записей [www.roszeldor.ru/opendata]. Эта цифра позволяет в общих чертах определить уровень потребности (спроса) владельцев или пользователей категорированных объектов в получении услуг по их защите от актов незаконного вмешательства.

В свою очередь, реестр выданных свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте и метрополитене содержит немногим более 12 тыс. записей [www.roszeldor.ru/opendata]. Учитывая, что в этом реестре представлены сведения о силах обеспечения транспортной безопасности, работающих в том числе на объектах метрополитена, данная цифра не может достоверно отображать уровень предложения услуг по защите от актов незаконного

вмешательства, однако для демонстрации общей ситуации в данном сегменте рынка услуг по обеспечению транспортной безопасности сочтем ее приемлемой.

Соотношение указанных величин (12/14), хотя бы и с высокой степенью допущений, указывает, что на один категорированный объект транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта приходится менее одного работника, аттестованного в качестве сил обеспечения транспортной безопасности.

При этом укрупненная потребность в количестве работников, аттестованных в качестве сил обеспечения транспортной безопасности, минимально необходимых для защиты объекта транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта (метрополитена) от акта незаконного вмешательства, составляет 33 человека (письмо Управления транспортной безопасности Росжелдора от 6 сентября 2018 г. № УТБ-6/1559-ис).

Представленные данные наглядно демонстрируют дефицит доступных работников подразделений транспортной безопасности, и как следствие, непокрытую потребность в соответствующей услуге. Следует отметить, что дефицит работников, имеющих аттестацию в качестве сил обеспечения транспортной безопасности, присущ не только железнодорожному транспорту, но имеет системный характер. Актуальность вопроса кадрового пополнения сил обеспечения транспортной безопасности регулярно освещается в специализированных изданиях, в частности, по линии морского и речного транспорта от лица акционерного общества «Морской порт Санкт-Петербург» (см.: Подразделение транспортной безопасности: привлечь или создать? // Транспортная безопасность и технологии. 2018. № 2 (53). С. 70).

Одним из обстоятельств, влияющих на невысокое (в относительном выражении) количество аттестованных работников, можно считать потребность работодателя организовать каждому принимаемому в подразделение транспортной безопасности работнику проведение процедур подготовки и аттестации, стоимость которых сложно прогнозируется и может существенно различаться в зависимости от множества факторов.

Известны случаи, когда стоимость проверок в целях аттестации по результатам закупочных процедур сокращалась в несколько раз (закупка ГУП «Петербургский метрополитен» 2017 г. с ценой заключения договора 941 тыс. руб. при начальной максимальной цене контракта 4954 тыс. руб., падение в 5 раз [<http://zakupki.gov.ru/epz/order/notice/ea44/view/common-info.html?regNumber=0572500002517000177>], и аналогичная закупка 2018 г. с ценой заключения договора 184 тыс. руб. при начальной максимальной цене контракта 5285 тыс. руб., падение в 28 раз [<http://zakupki.gov.ru/epz/order/notice/ea44/view/common-info.html?regNumber=0572500002518000930>]), и обратные ситуации, когда

закупка подобных услуг осуществлялась по начальной (максимальной) цене (закупка ГУП «Московский метрополитен» 2017 г. с ценой заключения договора 10 690 тыс. руб., равной начальной максимальной цене контракта [<http://zakupki.gov.ru/epz/order/notice/ea44/view/common-info.html?regNumber=0573200007517000235>]).

Отсутствие надежных данных для прогноза не позволяет коммерческим организациям осуществлять качественное планирование своей хозяйственной деятельности, что осложняет их системное присутствие на данном рынке, обладающем существенной специфической.

Вместе с тем определенная в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее — ГК РФ) договорная конструкция опциона может позволить сократить описанную выше неопределенность и свести риски возникновения непрогнозируемых затрат к минимуму.

Возможно предложить следующий условный пример применения опционного договора, заключаемого между аккредитованным подразделением транспортной безопасности и аттестующей организацией с учетом условий, определенных ст. 429.3 ГК РФ.

Аккредитованное подразделение транспортной безопасности либо юридическое лицо, рассматривающее возможность в дальнейшем получить такую аккредитацию, формирует прогноз собственной деятельности на некий период, к примеру, один календарный год, исходя из которого определяет максимальную и минимальную потребность в количестве аттестованных работников и, соответственно, количестве проверок в целях аттестации, которые предстоит провести на базе аккредитованных аттестующих организаций.

Количество проверок в целях аттестации становится одним из существенных условий договора на проведение проверок в целях аттестации, необходимость заключения которого для направления аттестуемого лица для оказания соответствующей государственной услуги предусмотрена подп. «г» п. 18, абз. 4 п. 20 Правил аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, утвержденных постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2015 г. № 172.

Стоимость проведения проверок определяется на согласованном сторонами уровне с учетом условия о праве подразделения транспортной безопасности потребовать проведения таких проверок в течение обусловленного периода, к примеру, одного календарного года. Вместе с тем если подразделение транспортной безопасности не заявит в обусловленный срок требования о проведении проверок, договор прекращает свое действие. За право потребовать проведения проверок на согласованных ранее условиях, в частности, по согласованной заранее цене, подразделение транспортной безопасности уплачивает аттестующей организации определенную договором сумму, и при прекращении договора данный платеж не подлежит возврату полностью либо в части.

Рассмотренный условный пример опционного договора, заключаемого между подразделением транспортной безопасности и аттестующей организацией, предоставляет сторонам обоюдные выгоды, в частности:

1) подразделение транспортной безопасности (соискатель аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности) способно качественно спланировать свою хозяйственную деятельность в части определения величины затрат на проведения проверок в целях аттестации своих работников;

2) обе стороны договора сокращают на планируемый период издержки, связанные с подготовкой к заключению отдельных договоров на каждую проверку (группу аттестуемых), в том числе сокращаются сроки проведения регламентных и (или) корпоративных процедур по согласованию заключаемых договоров;

3) аттестующая организация приобретает право на получение опционного вознаграждения в случае, если по каким-то причинам заказчик откажется от своего права (не заявит его в течение срока действия договора) потребовать проведения проверок аттестуемых лиц.

Подобный условный пример опционного договора может быть наиболее полезным для использования подразделениями транспортной безопасности на стадии подготовки к выходу на новые географические рынки: когда существует неопределенность в вопросе успешного формирования структурных подразделений в регионе заинтересованности, либо имеет место риск безуспешного участия в публичной закупочной процедуре.

Также применение данного примера опционного договора может соответствовать интересам крупных аттестующих организаций, которые не прогнозируют дефицита ресурсов при слабо прогнозируемых объемах проводимых проверок. В частности, подобные договоры могут активно использоваться ФГУП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» для более интенсивного использования располагаемых фондов в целях осуществления сопутствующей коммерческой деятельности.