



ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

Издается с января 2016 г.

Критический анализ отдельных норм
Федерального закона «О безопасности
людей на водных объектах»

**Обеспечение транспортной
безопасности** на объектах
метрополитена: правовой дисбаланс

Законодательное регулирование
функционирования высокоскоростного
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации
и обеспечения его безопасности

**О некоторых аспектах правового
регулирования** предпринимательской
деятельности в сфере транспортной
мобильности населения

Зацепинг: шалость или преступление?

Проблемы расследования
по делам о дорожно-транспортных
происшествиях, спровоцированных
опасным (агрессивным) вождением

Оставление ребенка в автомобиле:
юридическая ответственность
и предупреждение правонарушений
(сравнительно-правовой анализ)

**Нарушения правил вождения
и эксплуатации боевой техники**
в ходе специальной военной
и контртеррористической операций:
проблемы квалификации

Проблемы правового регулирования
деятельности субъектов правоотношений
в области морского страхования в России

<p style="text-align: center;">Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2025. № 1 (53)</p>	<p style="text-align: center;">The online scientific journal “Transport law and security” 2025. № 1 (53)</p>
<p>Дата размещения номера — 25 марта 2025 г.</p> <p>Журнал издается с января 2016 г.</p> <p>Издание включено в Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук, по научным специальностям: 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки (юридические науки); 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки).</p> <p>Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г. Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9. Телефон: 8 (495) 681-90-19. Факс: 8 (495) 684-2849. E-mail редакции: albinadg@mail.ru</p> <p>Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/</p> <p>Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»</p> <p>Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.</p> <p>Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868. Периодичность: четыре раза в год.</p> <p>Главный редактор — КОРЯКИН Виктор Михайлович, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).</p>	<p>The date of the issue is the 25th of March 2025.</p> <p>The journal has been published since January 2016.</p> <p>The journal has been included in the List of the leading peer-reviewed scientific publications where there are published the main scientific results of dissertations for the academic degrees of a doctor and candidate of sciences in the following scientific specialties: 5.1.2. Public and legal (state and legal) sciences (legal sciences); 5.1.4. Criminal and legal sciences (legal sciences).</p> <p>The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015.</p> <p>The official address of the editorial board is Obratsov Str., 9/9, Moscow, 127994. Tel.: 8 (495) 681-90-19; Fax.: 8 (495) 684-2849; Email: albinadg@mail.ru.</p> <p>The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/</p> <p>The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”</p> <p>The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.</p> <p>The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868.</p> <p>The journal is issued 4 times a year.</p> <p>The editor-in-chief is KORYAKIN Viktor Mikhailovich, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).</p>

Редакционный совет	Editorial Council
<p>Нестеров Евгений Александрович — председатель редакционного совета, кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)</p> <p>Аль Али Насер Абдель Рахим — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)</p> <p>Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, академик Петровской академии наук и искусств, полковник юстиции в отставке</p> <p>Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета</p> <p>Боголюбов Сергей Александрович — доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий отделом экологического законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации</p> <p>Васильев Федор Петрович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России</p> <p>Гулин Виктор Борисович — заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта</p> <p>Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, советник ректората Российского университета транспорта</p> <p>Жаворонкова Наталья Григорьевна — доктор юридических наук, профессор, заведующая кафедрой экологического и природоресурсного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации</p>	<p>Nesterov Evgeny Aleksandrovich, Chairman of the Editorial Council, Candidate of Law, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)</p> <p>Al Aly Naser Abdel Rakhim, Candidate of Law, associate professor of the department “Maritime Law and International Law» of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)</p> <p>Bazhanov Stanislav Vasilievich, Doctor of Law, professor, academician of the Peter’s Academy of Sciences and Arts (St. Petersburg), retired colonel of justice</p> <p>Belkin Anatoly Rafailovich, Doctor of Law, professor at the Moscow Technological University (MIREA)</p> <p>Bogolyubov Sergey Aleksandrovich, Doctor of Law, professor, honored scientist of the Russian Federation, head of the environmental legislation department at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation</p> <p>Vasiliev Fedor Petrovich, Doctor of Law, professor, main researcher of the research center of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation</p> <p>Gulin Viktor Borisovich, deputy head of the Federal Service for transport supervision</p> <p>Dukhno Nikolay Alekseevich, Doctor of Law, professor, advisor to the administration of the Russian University of Transport</p> <p>Zhavoronkova Nataliya Grigorievna, Doctor of Law, professor, honored lawyer of the Russian Federation, head of the department of environmental and natural resources law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)</p>
<p>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</p>	<p>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</p>

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

Колотушкин Сергей Михайлович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела изучения проблем управления и реформирования уголовно-исполнительной системы Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)

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

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

Надер Ахмед Мандил — доктор юридических наук, профессор кафедры международного права юридического колледжа, Университет Тикрит, Ирак, Тикрит

Писенко Кирилл Андреевич — доктор юридических наук, доцент, член Научно-консультативного совета при Верховном Суде Российской Федерации, член экспертного совета по праву и политологии Высшей аттестационной комиссии при Минобрнауки России

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

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

Тучкова Эльвира Галимовна — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры трудового права и права социального обеспе-

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

Kolotushkin Sergey Mikhailovich, Doctor of Law, professor, main researcher of the department for the study of management problems and the reform of the penal system at the National Research Institute of the Penal system of the Russian Federation (NRIPS RF)

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

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

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

Pisenko Kirill Andreevich, Doctor of Law, associate professor, member of the Scientific Advisory Council at the Supreme Court of the Russian Federation, member of the expert council on law and political science of the HAC under the Ministry of Education and Science of Russia

Polyakova Tatiyana Anatolievna, Doctor of Law, professor, main researcher, acting head of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, the honored lawyer of the Russian Federation

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

Tuchkova Elvira Galimovna, Doctor of Law, honored lawyer of the Russian Federation, professor of the department of labor law and social

чения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист РФ

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

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

Аль Вахшат Зиад Мохаммед — доктор права, декан юридического факультета Национального университета Аджлуна, Иордания

Арбия Хлали — доктор права, профессор факультета экономики, Университет Сфакса, Тунис

security law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

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)

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

Al Wahshat Ziad Mohammed — Doctor of Law, dean of the Faculty of Law, Ajloun National University, Jordan

Arbia Hlali — Doctor of Law, professor of the Faculty of Economics, SFAX University, Tunisia

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

Содержание

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Альби́ков И. Р.

Использование беспилотных летательных аппаратов в системе гражданской авиации России..... 10

Винокуров В. А., Сташков Р. С.

Критический анализ отдельных норм Федерального закона «О безопасности людей на водных объектах»..... 18

Зайкова С. Н.

Обеспечение транспортной безопасности на объектах метрополитена: правовой дисбаланс..... 26

Корякин В. М., Нестеров Е. А.

Законодательное регулирование функционирования высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации и обеспечения его безопасности 35

Половникова Н. В.

О некоторых аспектах правового регулирования предпринимательской деятельности в сфере транспортной мобильности населения 43

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Гусарова С. В.

Зацепинг: шалость или преступление? 51

Дроздова Е. А.

Детерминанты преступлений на транспорте и меры профилактики 58

Жаворонков В. А.

Проблемы расследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением..... 66

Мингалимова М. Ф.

Конфискация транспортных средств у лиц, имеющих инвалидность, совершивших преступления в сфере безопасности дорожного движения в состоянии опьянения..... 78

Нагорная И. И.

Оставление ребенка в автомобиле: юридическая ответственность и предупреждение правонарушений (сравнительно-правовой анализ) ... 91

Паршаков А. С.

Нарушения правил вождения и эксплуатации боевой техники в ходе специальной военной и контртеррористической операций: проблемы квалификации 106

Троицкий А. О.

Незаконный оборот оружия на транспорте как актуальная криминальная угроза..... 112

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Воронов А. М.

О деструктивной роли диаспор в обеспечении безопасности Российской Федерации в миграционной сфере..... 118

Микаилов С. М.

Национальные интересы Российской Федерации в сфере обеспечения железнодорожной безопасности..... 127

Новиков В. А., Шиян В. И.

Массовые беспорядки как угроза общественной безопасности Российской Федерации 134

Ходос А. В.

Актуальные вопросы и нормативно-правовые основы обеспечения национальных интересов России в Арктике 146

МОРСКОЕ ПРАВО

Минин Н. Е.

Проблемы правового регулирования деятельности субъектов правоотношений в области морского страхования в России 154

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 162

Contents

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Albikov Ildar R.

Use of unmanned aerial vehicles in the Russian civil aviation system 10

Vinokurov Vladimir An., Stashkov Ruslan S.

Critical analysis of individual provisions of the Federal Law
“On the safe-ty of people on water bodies” 18

Zaykova Svetlana N.

Transport security enforcement at metro facilities: imbalance in law 26

Koryakin Viktor M., Nesterov Evgeny Al.

Legislative regulation of high-speed railway transport
in the Russian Federation and enforcement of its security 35

Polovnikova Natalia V.

On some issues of legal regulation of entrepreneurial activity
in the sphere of public transport mobility 43

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Gusarova Svetlana V.

Is train surfing a prank or a crime? 51

Drozdova Elena An.

Determinants of transport crimes and preventive measures 58

Zhavoronkov Vladimir Al.

Issues of investigating road traffic accidents caused by dangerous
(aggressive) driving 66

Mingalimova Mariyam F.

Confiscation of vehicles from persons with disabilities
who broke traffic rules being intoxicated 78

Nagornaya Irina Ig.

Leaving a child inside a car: legal liability and crime prevention
(comparative legal analysis) 91

Parshakov Aleksandr S.

Violations of the rules for military machine driving and operating during special military and counter-terrorist operations: qualification issues 106

Troitsky Aleksandr Ol.

Illegal arms trafficking in transport as a current criminal threat 112

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Voronov Aleksey M.

On the destructive role of diasporas when enforcing security of the Russian Federation in the migration sphere 118

Samir M. Mikailov

National interests of the Russian Federation in the field of railway security enforcement..... 127

Novikov Valery An., Shiyon Valentina Iv.

Mass riots as a threat to public safety of the Russian Federation 134

Khodos Andrey V.

Topical issues and legal framework of Russia’s national interests in the Arctic..... 146

MARITIME LAW

Minin Nikita Ev.

Problems of legal regulation of the activities of subjects of legal relations in maritime insurance in Russia 154

Requirements for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security” 162

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научная статья
УДК 629.735

Использование беспилотных летательных аппаратов в системе гражданской авиации России

Альбиков Илдар Ростямович,
кандидат юридических наук, доцент,
Ульяновский институт гражданской авиации
имени Главного маршала авиации Б. П. Бугаева,
Ульяновск, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются правовые аспекты интеграции беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в воздушное движение Российской Федерации. В настоящее время в стране разрабатываются и внедряются национальные стандарты, которые учитывают как международные требования, так и специфические особенности российского воздушного пространства и действующей системы воздушного права. Проанализированы существующие законодательные нормы и правила эксплуатации БПЛА, а также их взаимодействия с пилотируемой авиацией. Особый акцент делается на международный опыт и стандарты, которые могут быть адаптированы к российской правовой системе.

Ключевые слова: беспилотный летательный аппарат; воздушное право; дрон; воздушное пространство; регистрация беспилотников; безопасность воздушного движения.

Для цитирования: Альбиков И. Р. Использование беспилотных летательных аппаратов в системе гражданской авиации России // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 11–30.

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Original article

Use of unmanned aerial vehicles in the Russian civil aviation system

Ildar R. Albikov,
Candidate of Law, Associate Professor,
Ulyanovsk Institute of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation B. P. Bugaev,
Ulyanovsk, Russia

Abstract. The current paper has examined the legal aspects of integrating unmanned aerial vehicles (UAVs) into the air traffic of the Russian Federation. Currently, the country is developing and implementing national standards that take into account both international requirements and the specific features of Russian airspace and the current air law system. There have been analyzed the existing legislative norms and rules of the operation of UAVs, as well as their interaction with manned aircraft. There has been made an emphasis on international experience and standards that can be adapted to the Russian legal system.

Keywords: unmanned aerial vehicle; air law; drone; airspace; drone registration; air traffic safety.

Беспилотные летательные аппараты (далее — БПЛА), иначе дроны, в последнее время претерпевают значительные изменения из узкоспециализированных военных устройств в многофункциональные средства, которые находят различные применения в разнообразных сферах деятельности. Использование БПЛА охватывает широкий круг научных областей, фото- и видеосъемки, сельское хозяйство, где дроны помогают в мониторинге посевов и управлении агротехническими операциями, в строительстве и логистике основная роль отводится доставке товаров и обследованию объектов. Именно это подчеркивает значимость дронов как инструментов, которые не только повышают эффективность и точность выполнения задач, но и способствуют сокращению издержек, минимизации рисков для человеческой жизни.

Рассмотрим внедрение беспилотных летательных аппаратов в систему гражданской авиации Российской Федерации с точки зрения воздушного права. Несмотря на преимущества, которые БПЛА представляют в различных отраслях, их внедрение сопровождается и рядом недостатков. Во-первых, с увеличением количества дронов в воздушном пространстве возрастает вероятность инцидентов, которые связаны с их неконтролируемым использованием. Неправильное управление или технические неисправности могут приводить не только к нарушениям правил воздушного движения, созданию угрозы для пилотируемых воздушных судов, но и к несчастным случаям с участием людей на земле. Во-вторых, существует проблема защиты конфиденциальности и персональных данных, так как дроны могут использоваться для сбора информации в частных зонах. Отмеченные недостатки позволяют подчеркнуть необходимость создания нормативной базы, способной урегулировать все применения БПЛА, включая их использование, производство и продажу.

В России, как и в ряде других стран, наблюдается возросший интерес к внедрению БПЛА в различные области экономики и социальную сферу. Однако в отличие от некоторых государств, где уже сформировалась четкая нормативная база для использования дронов, в России законодательство в этой области все еще находится на стадии активного формирования.

В настоящее время в стране разрабатываются и внедряются национальные стандарты, которые учитывают как международные требования, так и специфические особенности российского воздушного пространства и действующей системы воздушного права, поскольку Россия имеет обширные территории и разнообразные климатические условия, именно это требует особого подхода к использованию БПЛА. Основные цели стандар-

тов заключаются в обеспечении безопасности полетов, предотвращении возможных инцидентов и интеграции БПЛА в единую систему управления воздушным движением.

Для достижения этих целей требуется детальный анализ и оценка потенциальных рисков, связанных с использованием дронов, что включает в себя изучение возможностей взаимодействия БПЛА с пилотируемыми воздушными судами, а также разработку механизмов мониторинга и контроля за их использованием. Важным является также подготовка специалистов, обеспечивающих безопасную эксплуатацию и способных управлять ими. Одной из наиболее основных организаций в данной области считается Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

Развитие законодательства и стандартов в области БПЛА в России — это сложный и многоступенчатый процесс, который требует комплексного подхода и взаимодействия всех заинтересованных сторон. Успешная интеграция беспилотных технологий в экономику и общественную жизнь страны может значительно повысить эффективность различных процессов и улучшить качество жизни граждан.

Беспилотные летательные аппараты представляют собой не просто высокотехнологичные устройства, а полноценные воздушные суда, использование которых регламентируется авиационными правилами. Согласно правилам, изложенным в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция), беспилотные воздушные суда предназначены для полета без пилота на борту, что делает их важным элементом современной авиации. Важно отметить, что БПЛА могут управляться как автоматически, так и вручную, что открывает широкий спектр возможностей для их использования в различных сферах.

Российская правовая база

Российское законодательство начало развивать БПЛА сравнительно недавно, отметим основные документы, регулирующие воздушное пространство и использование беспилотных летательных аппаратов в России.

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ — является ключевым законодательным актом, регулирующим все аспекты использования воздушного пространства в России. В последние годы в него были внесены поправки, учитывающие специфику БПЛА. Кодекс определяет, что БПЛА попадают под общие требования к воздушным судам, включая обязательную регистрацию и соблюдение норм безопасности полетов. Закон предусматривает основные обязанности операторов БПЛА, правила и ограничения на их использование, а также ответственность за нарушение этих правил.

2. Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» — устанавливает общие правила для всех пользователей воздушного пространства, включая беспилотные летательные аппараты. В постановлении описаны процедуры подачи планов

полетов, правила их согласования и требования к использованию определенных зон. Для БПЛА предусмотрены отдельные положения, которые ограничивают использование воздушного пространства вблизи объектов повышенной важности, таких как аэропорты и населенные пункты, а также требования к получению разрешений на полеты в регулируемых зонах.

3. Постановление Правительства РФ от 25 мая 2019 г. № 658 «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации», — вводит обязательный учет БПЛА массой от 0,15 кг до 30 кг, которые были ввезены в Россию или произведены внутри страны. В постановлении прописан процесс регистрации, который предусматривает подачу заявлений и выдачу учетных номеров для таких аппаратов. Документ направлен на улучшение контроля над использованием БПЛА, чтобы обеспечить их отслеживание и повышенную безопасность в воздухе.

4. Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» — определяет обязанности и полномочия Росавиации в сфере гражданской авиации, включая БПЛА. Росавиация отвечает за контроль и координацию полетов беспилотных систем, разработку требований к операторам и обеспечение безопасности полетов. Документ предусматривает меры по надзору за использованием беспилотников, направленные на предотвращение инцидентов, связанных с беспилотными летательными аппаратами.

5. Приказ Минтранса России от 25 января 2023 г. № 18 «Об утверждении Порядка нанесения государственных, регистрационных и учетных опознавательных знаков на гражданские воздушные суда» — вводит требования к маркировке БПЛА, включая нанесение государственных и регистрационных знаков. Маркировка предназначена для упрощения идентификации беспилотных аппаратов в случае инцидентов или при проверке их соответствия требованиям. Согласно документу каждый зарегистрированный БПЛА должен иметь четко нанесенные идентификационные знаки, видимые при осмотре, что помогает правоохранительным органам и органам контроля в их отслеживании и учете.

6. Федеральный закон от 14 марта 2022 г. № 56-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» — содержит требования к сертификации операторов БРЛА, а также дополнительные нормы для обеспечения безопасности полетов. Закон предусматривает более строгие правила для полетов в пределах городских зон и на малой высоте, вводя требования для согласования маршрутов и зоны полетов, что способствует усилению надзора за использованием беспилотных систем.

Международные стандарты

На международном уровне регуляция использования БПЛА основывается на Чикагской конвенции 1944 г., которая устанавливает принципы, касающиеся воздушного пространства, регистрации воздушных судов и безопасности полетов. В частности, речь идет о стандартах сертификации, регистрации и контроля за безопасностью дронов.

Подходы зарубежных государств к правовому регулированию использования БПЛА значительно различаются. В одних странах законодательство полностью запрещает приобретение, ввоз и использование дронов (Турция, Азербайджан, Армения, Вьетнам и Перу), в других странах нет обязательного требования государственной регистрации дронов (США, Исландии). Тем не менее до мая 2017 г. в США все БПЛА массой свыше 250 г подлежали обязательной регистрации в Федеральном управлении гражданской авиации, однако в мае 2018 г. апелляционный суд отменил это требование для дронов весом менее 25 кг, если они не используются в коммерческих целях.

В Великобритании, Канаде и странах Европейского Союза использование дронов допускается только при наличии государственной регистрации или лицензии, а согласно резолюции Европейского парламента 2015 г. все дроны, используемые в воздушном пространстве Союза, должны быть оснащены чипами, удостоверяющими личность и регистрационные данные оператора.

В России идентификация БПЛА обеспечивается посредством нанесения государственных и регистрационных знаков, что также способствует контролю, но отличается по методу исполнения от международных требований.

Международные стандарты и российское законодательство по-разному подходят к вопросам регулирования использования БПЛА, но в ряде случаев их подходы совпадают. К примеру, документы ИКАО и законы Европейского Союза предусматривают обязательную регистрацию дронов для повышения уровня контроля и безопасности. Российское законодательство, аналогично международным требованиям, вводит обязательный учет БПЛА массой от 0,15 кг, что отражает стремление к стандартизации использования дронов. Контроль за операторами и безопасность полетов занимают важное место в международной практике (ИКАО подчеркивает необходимость сертификации и обучения операторов). В России также предусмотрены строгие меры в данной сфере, направленные на предотвращение инцидентов, особенно в населенных пунктах и рядом с важными объектами, что способствует обеспечению безопасности и согласуется с международными нормами.

Важной частью регулирования являются зоны ограниченного использования дронов. Как в международных стандартах, так и в России, существует требование согласовывать полеты вблизи стратегически важных

объектов, например, аэропортов, что обеспечивает единый подход к вопросам ограничения зон полетов.

Гибкость регулирования использования БПЛА является одной из характеристик, в которой заметны различия в уровне контроля, ориентированного на повышенные требования безопасности и учет особенностей использования дронов в российских условиях.

Правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов

Правовые нормы, регулирующие эксплуатацию дронов, направлены на обеспечение безопасности, предотвращение инцидентов и защиту прав граждан. Основные аспекты правового регулирования использования БПЛА включают в себя классификацию дронов, требования к операторам, установление зон полетов и интеграцию с системой управления воздушным движением.

1. Классификация дронов. Регулирование БПЛА связано с их классификацией по весу и назначению. В большинстве стран дроны классифицируются на малые, средние и крупные, причем каждый класс накладывает на операторов определенные обязательства. К малым относятся аппараты весом до 250 г. Дроны этой категории обычно освобождаются от строгих правил, так как они обладают ограниченными возможностями и меньшей вероятностью создания угрозы для окружающего мира. Средние и крупные дроны, в зависимости от массы и мощности, подлежат более жесткому контролю, включая обязательную регистрацию и оснащение системой идентификации. Законодательство предусматривает, что чем больше вес и размеры аппарата, тем выше требования к его эксплуатации, включая соблюдение зон полетов, и более строгие требования к операторам.

2. Требования к операторам. Законы большинства стран предписывают, что операторы дронов обязаны пройти специальное обучение и сертификацию, так как необходимо, чтобы операторы обладали достаточными знаниями и навыками для безопасного управления БПЛА, понимали связанные риски. Сертификация операторов предполагает обучение правилам воздушного движения, особенностям работы с конкретными моделями дронов и в случае коммерческого использования прохождение тестов на знание норм и стандартов, предусмотренных для данной деятельности.

3. Зоны полетов. Правила большинства стран запрещают полеты БПЛА вблизи аэропортов, военных объектов и других важных инфраструктурных объектов без соответствующих разрешений. Такое ограничение обусловлено необходимостью защиты воздушного пространства и минимизацией риска столкновения с пилотируемыми воздушными судами. Некоторые страны ограничивают полеты дронов в густонаселенных районах и вблизи мест массового скопления людей для предотвращения опасных инцидентов. Введение строгих ограничений по зонам полетов требует от операторов предварительного ознакомления с местным законодатель-

ством и получения разрешений на полеты в определенных зонах, что обеспечивает контроль за использованием воздушного пространства.

4. Управление воздушным движением. С ростом числа беспилотных аппаратов в небе возникает необходимость создания единой системы, которая позволит координировать их передвижение и предотвращать конфликты с пилотируемыми летательными аппаратами. С использованием БПЛА существующая система управления воздушным движением требует разработки новых технологий и стандартов, которые позволят отслеживать их местоположение, высоту полета и маршрут. Системы управления воздушным движением для дронов должны быть максимально автоматизированными и поддерживать двустороннюю связь с центрами управления, что позволит оперативно реагировать на изменения маршрута и избегать инцидентов.

Таким образом, правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов представляет собой многоуровневую систему, направленную на создание безопасной среды для их эксплуатации и защиту интересов общества. Классификация дронов, требования к операторам, правила по зонам полетов и интеграция с системой управления воздушным движением являются основными элементами, обеспечивающими баланс между развитием технологий и соблюдением норм безопасности, что способствует упорядочению использования БПЛА, обеспечению контроля над их передвижением и минимизации рисков, связанных с эксплуатацией беспилотных аппаратов в воздушном пространстве.

Интеграция БПЛА в воздушное пространство России требует соблюдения строгих норм и правил для обеспечения безопасности полетов, особенно на малых высотах. Одной из основных проблем является возможность столкновений с пилотируемыми воздушными судами. Для исключения этого необходимо внедрение технологий управления воздушным трафиком, которые позволят координировать полеты БПЛА и пилотируемых судов.

Таким образом, развитие нормативно-правового регулирования использования БПЛА является важнейшей задачей обеспечения их безопасного и эффективного применения.

Анализ международного опыта показывает, что многие страны уже внедрили системы регулирования использования БПЛА, адаптированные к их национальным условиям и международным стандартам, таким как рекомендации ИКАО. В России активно развиваются национальные стандарты, учитывающие международные требования и специфические особенности воздушного пространства страны. Основными параметрами регулирования остаются обязательная регистрация дронов, требования к операторам, зоны ограниченного полета и интеграция с общей системой управления воздушным движением.

Внедрение системы управления беспилотным трафиком и создание технологической инфраструктуры для мониторинга полетов является

перспективным направлением, позволяющим минимизировать риски инцидентов в воздухе. Такой подход позволит обеспечить баланс между развитием технологий и соблюдением норм безопасности, что крайне важно для формирования благоприятной правовой среды для использования дронов в России.

Перспективы дальнейшего использования БПЛА в Российской Федерации огромны и открывают возможности для повышения эффективности в различных сферах деятельности.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научная статья
УДК 342

Критический анализ отдельных норм Федерального закона «О безопасности людей на водных объектах»

Винокуров Владимир Анатольевич,
доктор юридических наук, доцент,
Санкт-Петербургский университет Государственной противопожарной службы
Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
имени Героя Российской Федерации генерала армии Е. Н. Зиничева,
заслуженный юрист Российской Федерации,
Санкт-Петербург, Россия

Сташков Руслан Сабитович,
старший инспектор отделения по обучению иностранных граждан центра
международной деятельности и информационной политики,
Санкт-Петербургский университет Государственной противопожарной службы
Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны,
чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
имени Героя Российской Федерации генерала армии Е. Н. Зиничева,
Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. По предложению Правительства РФ принят Федеральный закон от 3 февраля 2025 г. № 4-ФЗ «О безопасности людей на водных объектах», который вступает в силу с 1 сентября 2025 г. При рассмотрении текста законопроекта, подготовленного к принятию во втором чтении, у авторов возникли критические замечания юридического характера, ряд из которых сохранился и после принятия, одобрения, подписания и обнародования в установленном порядке Федерального закона «О безопасности людей на водных объектах». Цель работы – обратить внимание должностных лиц, причастных к подготовке и прохождению проектов федеральных законов, касающихся безопасности людей вообще и безопасности людей на водных объектах в частности, к отдельным правовым и организационным проблемам, которые были выявлены авторами сначала при прочтении текста законопроекта, а затем при изучении норм названного Закона. Основным методом, используемым в предложенной работе, является метод анализа норм указанного Закона. Используются также сравнительно-правовой, формально-юридический методы. Проведенный критический анализ отдельных норм Федерального закона «О безопасности людей на водных объектах» послужит основой для исправления очевидных недоработок данного акта, что, в конечном итоге, позволит избежать проблем с его исполнением на практике.

Ключевые слова: безопасность людей; водные объекты; маломерные суда; Государственная инспекция по маломерным судам.

Для цитирования: Винокуров В. А., Сташков Р. С. Критический анализ отдельных норм Федерального закона «О безопасности людей на водных объектах» // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 18–25.

Original article

Critical analysis of individual provisions of the Federal Law “On the safety of people on water bodies”

Vladimir An. Vinokurov,
Doctor of Law, associate professor,
Saint-Petersburg University of State Fire Service
of Emercom of Russia,
Honored Lawyer of the Russian Federation,
Saint-Petersburg, Russia

Ruslan S. Stashkov,
Senior Inspector of the Foreign Citizens’ Training Department of the Center for International
Activities and Information Policy,
Saint-Petersburg University of State Fire Service
of Emercom of Russia,
Saint-Petersburg, Russia

Abstract. According to the suggestion of the Government of the Russian Federation, there has been adopted the Federal Law No. 4-FZ of February 3, 2025 “On the Safety of People on Water Bodies”, which comes into force on September 1, 2025. When reviewing the text of the bill prepared for adoption in the second reading, there have been raised critical comments of a legal nature, a number of which remained after the adoption, approval, signing and publication of the Federal Law “On the Safety of People on Water Bodies” in the prescribed manner. The purpose of the current work was to draw the attention of officials involved in the preparation and adoption of federal laws concerning human safety in general and human safety on water bodies in particular to individual legal and organizational issues that were identified by the authors when reading the text of the bill and then when studying the provisions of the said Law. The main method used in the current work was the analysis of the norms of the said Law. There have been used the comparative-legal and formal-legal methods. The conducted critical analysis of individual norms of the Federal Law “On the Safety of People on Water Bodies” will serve as a basis for correcting the obvious shortcomings of this act, which, ultimately, will allow avoiding problems with its implementation in practice.

Keywords: human safety; water bodies; small vessels; State Inspectorate for Small Vessels.

For citation: Vinokurov V.A., Stashkov R.S. Critical analysis of individual provisions of the Federal Law “On the safety of people on water bodies” // Transport law and security. 2025;1(53):11-30. (In Russ.).

© Винокуров В. А., Сташков Р. С., 2025

Государственной Думой в январе 2025 г. в окончательной редакции принят Федеральный закон «О безопасности людей на водных объектах», который был внесен Правительством РФ в марте 2023 г. и лишь к концу 2024 г. подготовлен к принятию во втором чтении.

Прежде чем высказать суждения по названному Закону, следует отметить, что в Российской Федерации существует несколько федеральных законов, которые, регулируя деятельность человека, связанную с использованием водных ресурсов, в той или иной мере регулируют вопросы безопасности людей.

Так, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее — КВВТ РФ) предусматривает обязанность владельца автономного судна обеспечить безопасную его эксплуатацию, в том числе в отношении охраны жизни и здоровья людей (п. 7 ст. 41.1). Аналогичная норма содержится в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (п. 7 ст. 106.1). В Водном кодексе Российской Федерации оговаривается возможность объявления зонами чрезвычайных ситуаций водные объекты и речные бассейны, в которых в результате техногенных и природных явлений происходят изменения, представляющие угрозу здоровью или жизни человека (ч. 1 ст. 67), а также приостановления водопользования, включая случаи угрозы причинения вреда жизни или здоровью человека (п. 1 ч. 1 ст. 41).

Вопросы безопасности людей затрагиваются также в Федеральном законе «О транспортной безопасности», который регулирует данный вопрос, в том числе на объектах, расположенных на внутренних водных путях и во внутренних морских водах. Данное регулирование осуществляется опосредованно, т.е. через цель, предусматривающую не только безопасное функционирование транспортного комплекса, но и защиту интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства (ч. 1 ст. 2), а также учитывая один из основных принципов обеспечения транспортной безопасности: «соблюдение баланса интересов личности, общества и государства» (п. 2 ст. 3).

Законодательно установлена и ответственность за правонарушения и преступления в рассматриваемой сфере. Административная ответственность за нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров на судах водного транспорта, а также на маломерных судах предусмотрена Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (ст. 10.11). За нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского и внутреннего водного транспорта Уголовным кодексом Российской Федерации (ст. 263) установлена уголовная ответственность.

Перейдем к рассмотрению некоторых положений Федерального закона «О безопасности людей на водных объектах» (далее — Закон), принимая во внимание упомянутые выше законодательные акты, а также учитывая колоссальный объем федеральных законов, о необходимости резкого сокращения числа которых неоднократно отмечалось ранее [1]. Стоит заметить, что по данным справочно-правовой системы «КонсультантПлюс», к сожалению, количество федеральных законов продолжает оставаться значительным. Так, в 2022 г. принято и опубликовано 9 федеральных конституционных законов и 645 федеральных законов, в 2023 г. — 9 федеральных

конституционных законов и 685 федеральных законов, в 2024 г. — 6 федеральных конституционных законов и 557 федеральных законов.

Наименование Закона содержит словосочетание «водные объекты», однако в ст. 1 указано, что распространяется данный документ не только на водные объекты, но и на прилегающие к ним территории (ч. 1 ст. 1). При этом принятый законодательный акт не содержит определений, что в данном случае следует считать водными объектами, а что прилегающими к этим объектам территориями, отсылая к другим правовым актам (ч. 2 ст. 3). И если понятие водных объектов определено Водным кодексом Российской Федерации, под которым данный Кодекс понимает, в первую очередь, «природный или искусственный водоем, водоток» (п. 4 ст. 1), то что является «прилегающими к водным объектам территориями», приходится выявлять из смысла дальнейших статей Закона. Можно предположить, что к таким территориям относятся базы (сооружения) для стоянки маломерных судов (ст. 11) и пляжи (ст. 12), несмотря на то что о них речь идет в гл. 2, именуемой «Требования безопасности людей на водных объектах». В этой же главе определяются требования к переправам (кроме паромных) и ледовым переправам (ст. 13 и 14), а также к наплавным мостам (ст. 15), классификация которых в Законе не указана. Следует заметить, что по КВВТ РФ наплавной мост относится к плавучим объектам (ст. 3), регулирование безопасности на которых Законом не предусматривается. В то же время ведомственными нормативными правовыми актами определено, что ледовые переправы — это переправы, проложенные по ледяному покрову рек и озер [Отраслевые дорожные нормы. Автомобильные дороги общего пользования. Инструкция по проектированию, строительству и эксплуатации ледовых переправ (ОДН 218.010-98), утвержденные приказом Федеральной дорожной службы России от 26 августа 1998 года № 228], а переправы относятся к транспортной сети [Национальный стандарт Российской Федерации. Глобальная навигационная спутниковая система. Системы диспетчерского управления городским пассажирским транспортом. Назначение, состав и характеристики подсистемы картографического обеспечения (ГОСТ Р 54722-2011), утвержденный и введенный в действие приказом Росстандарта от 13 декабря 2011 г. № 883-ст] и предназначены для транспортных связей двух противоположных берегов внутренних водных путей в местах их пересечения с автомобильными и железными дорогами, а также в населенных пунктах, расположенных на противоположных берегах внутренних водных путей [Правила перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, утвержденные приказом Минтранса России от 5 мая 2012 г. № 140].

Судя по названию, Закон предполагает решение вопросов безопасности людей, т.е. всех физических лиц, использующих водные объекты или пользующихся этими объектами и прилегающими к ним территориями. В то же время в ряде статей названного законодательного акта используется понятия «гражданин», «граждане» без указания, идет ли речь о гражданах

Российской Федерации или о гражданах нашей страны и иностранных гражданах (ст. 10, 26, 27, 28). Лишь выдача удостоверений на право управления маломерным судном предполагается не только гражданам Российской Федерации, но также иностранным гражданам, лицам без гражданства (ч. 5 ст. 22).

Одним из определений, раскрываемых в Законе, является понятие «безопасность людей на водных объектах», под которым предлагается понимать «состояние защищенности людей на водных объектах, в том числе при купании и пользовании маломерными судами и иными техническими средствами на водных объектах» (ст. 3). Учитывая разработанное одним из авторов статьи — Р. С. Сташковым определение безопасности на внутреннем водном транспорте как состоянии защищенности людей, находящихся на внутреннем водном транспорте, их имущества, а также имущества собственников объектов водного транспорта от угроз природного и техногенного характера, связанных с судоходством во внутренних водах [5, стр. 64], а также принимая во внимание воздействие людей на структуру и функционирование природной сферы и объектов техносферы, несущих потенциальный риск возникновения чрезвычайной ситуации, обусловленный совокупностью психологических характеристик и ошибочных действий человека [2, стр. 38], предлагается уточнить формулировку безопасности людей на водных объектах, дополнив ее словами «от угроз природного, техногенного и антропогенного характера».

В Законе при определении полномочий отдельных государственных органов используется словосочетание «иные полномочия» (ст. 4, 26), что, с одной стороны, неограниченно расширяет сферу деятельности этих органов, т.е. перечень является открытым, а с другой стороны, требует от исполнителей и от граждан, желающих разобраться в новых правилах, искать законодательные акты, в которых обозначены эти «иные полномочия». На наш взгляд, применение словосочетания «иные полномочия» является недопустимым при подготовке любого федерального закона. Используемый в Законе подход к определению полномочий органов публичной власти, в котором вместо конкретных функций устанавливаются «иные полномочия», подвергается критике со стороны ученых и специалистов. Например, К. А. Сасов приводит в своей монографии следующий общепризнанный канон: «Список полномочий, предоставленных органам государственной власти, трактуется только ограничительно, т.е. они не должны иметь иных полномочий, кроме специально указанных в законе» [4, стр. 74]. Рассматривая вопрос разделения властей при правовом регулировании общественных отношений, Д. Г. Шустров, ссылаясь на Постановление Конституционного Суда РФ от 22 ноября 2001 г. № 15-П по делу о проверке конституционности п. 2 ст. 16 Закона РФ «О сертификации продукции и услуг» в связи с жалобой гражданина В. П. Редкопа, делает вывод, который в полной мере может быть применен к любому закону: «Законодатель обязан с необходимой полнотой регламентировать обще-

ственные отношения. В противном случае появляется опасность недопустимого в условиях правового государства усмотрения...» [6, стр. 368]. В учебниках, посвященных вопросам юридической техники, также отмечается, что «законодательство должно быть конкретным, т.е. содержать четко выраженные правила поведения, способные однозначно регулировать определенную сферу общественных отношений» [3, стр. 157].

В отношении санкций, о которых упомянуто в ст. 11—15, 20, 27 Закона, важно заметить, что их наличие, предусматривающее ответственность за нарушение требований той или иной статьи «в соответствии с законодательством Российской Федерации», не имеет никакого юридического и практического значения, поскольку административная и уголовная ответственность наступает лишь в том случае, если состав правонарушения или преступления содержится в соответствующих кодексах. Таким образом, сформулированные в названных статьях нормы, предусматривающие эфемерную юридическую ответственность, излишни.

Необходимо также обратить внимание на замечания, связанные с вопросами обеспечения безопасности людей в конкретных, обозначенных Законом, ситуациях.

В качестве надзорного органа Закон рассматривает только Государственную инспекцию по маломерным судам (ст. 9), в то время как функции по федеральному государственному контролю (надзору) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта осуществляет также Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), как специально созданный федеральный орган исполнительной власти в соответствии с Положением, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 398. Вопрос о том, какой орган должен контролировать соблюдение безопасности на территориях, прилегающих к водным объектам, в Законе не определен.

Законом предусматривается, что организация и осуществление федерального государственного контроля (надзора) за безопасностью людей на водных объектах должна регулироваться Федеральным законом «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», но с исключением: «в рамках федерального государственного контроля (надзора) за безопасностью людей на водных объектах плановые контрольные (надзорные) мероприятия не проводятся» (ч. 2 и 5 ст. 28). Поскольку проверки, предусмотренные Федеральным законом «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», являются одним из важных видов контрольных (надзорных) мероприятий, возникает вопрос об эффективности предполагаемого контроля (надзора), учитывая организационные сложности, которые необходимо преодолеть для проведения внеплановых контрольных (надзорных) мероприятий.

Основным объектом контроля (надзора) Закон рассматривает маломерные суда, что, безусловно, важно, и гораздо в меньшей степени уделяет

внимание контролю (надзору) за иными объектами, упоминаемыми в тексте данного акта. При этом контроль за безопасностью людей на пляжах возлагается на органы федерального государственного контроля (надзора), к которым отнесена только Государственная инспекция по маломерным судам, осуществляющая функции контроля за маломерными судами путем патрулирования (ст. 26, 28). Вполне логично контроль за обеспечением безопасности людей на пляжах передать органам местного самоуправления, а на переправах, включая ледовые, — организациям по надзору в сфере транспорта субъектов РФ или муниципальных образований.

Не решены в Законе вопросы, связанные с безопасностью людей на водных объектах при плавании на прогулочном или спортивном судне, которые по классификации, установленной КВВТ РФ, не относятся к маломерным судам (ст. 3).

Интересно, что в Законе отдельно поименованы гидроциклы, в отношении которых, наряду с маломерными судами с пассажирами на борту, не допускается применение средств индивидуальной остановки (ст. 27). И это при том что Правилами аттестации на право управления маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, утвержденными приказом МЧС России от 23 августа 2023 г. № 885, гидроцикл классифицируется хоть и беспалубным, но маломерным судном (с тяговым двигателем, оснащенный водометом, спроектированным для управления им сидя, стоя или на коленях с расположением людей друг за другом непосредственно на корпусе, а не внутри него).

Итак, проанализированные отдельные положения Федерального закона «О безопасности людей на водных объектах» позволяют сделать вывод о том, что Закон не отвечает своему наименованию, содержит значительное число юридических и юридико-технических ошибок, в нем используется различные термины для обозначения одного и того же объекта, субъекта или явления.

В принятой редакции Закон создаст очередные проблемы для собственников маломерных судов, поскольку не содержит четкого алгоритма их действий; неразбериху в понимании территорий, прилегающих к водным объектам; а также путаницу между органами публичной власти по организации контроля (надзора) за безопасностью людей на водных объектах.

По нашему мнению, до вступления в силу Федерального закона «О безопасности людей на водных объектах» необходимо внести в него изменения, учесть изложенные в статье замечания, приведя этот правовой акт в такой вид, чтобы всем жителям страны, пользующимися водными объектами и прилегающими к ним территориями, а также имеющими в собственности маломерные суда, были понятны правила их использования в целях сохранения собственной жизни и здоровья, а также жизни и здоровья других людей, что, в свою очередь, позволит исполнить заявленную цель — обеспечить безопасность людей на водных объектах и прилегающих к ним территориях.

Список источников

1. Винокуров, В. А. Основная обязанность депутатов Государственной Думы, проблемы избыточного законотворчества и разъяснений федеральных законов / В. А. Винокуров // Государственная власть и местное самоуправление. — 2024. — № 12. — С. 8—13.
2. Винокуров, В. А. Чрезвычайные ситуации антропогенного характера: понятие и содержание / В. А. Винокуров, И. С. Новохатка // Административное право и процесс. — 2021. — № 9. — С. 36—39.
3. Кашанина, Т. В. Юридическая техника : учебник / Т. В. Кашанина. — 2-е изд., пересмотр. — Москва : Норма; ИНФРА-М, 2011.
4. Сасов, К. А. Споры о конституционности налоговых законов: полномочия Конституционного Суда Российской Федерации / К. А. Сасов ; под редакцией М. Ф. Ивлиевой. — Москва : Статут, 2006.
5. Сташков, Р. С. Безопасность людей на водных объектах как составная часть безопасности на внутреннем водном транспорте / Р. С. Сташков // Право и государство: теория и практика. — 2023. — № 10 (226). — С. 62—65.
6. Шустров, Д. Г. Разделение властей как проблема теории и практики государственной организации России в практике российского конституционного правосудия / Д. Г. Шустров // Современные проблемы организации публичной власти : монография / ответственный редактор С. А. Авакьян. — Москва : Юстицинформ, 2014.

References

1. Vinokurov, V. A. Osnovnaya obyazannost' deputatov Gosudarstvennoy Dumy, problema izbytochnogo zakonotvorchestva i raz'yasneniy federal'nykh zakonov [The main duty of the State Duma deputies, problems of excessive lawmaking and clarifications of federal laws] / V. A. Vinokurov // Gosudarstvennaya vlast' i mestnoye samoupravleniye. — 2024. — № 12. — S. 8—13.
2. Vinokurov, V. A. Chrezvychaynyye situatsii antropogennoy kharaktera: ponyatiye i sodержaniye [Man-made emergencies: concept and content] / V. A. Vinokurov, I. S. Novokhatka // Administrativnoye pravo i protsess. — 2021. — № 9. — S. 36—39.
3. Khashanina, T. V. Yuridicheskaya tekhnika : uchebnik [Legal technique] / T. V. Khashanina. — 2-ye izd., peresmotr. — Moskva : Norma; INFRA-M, 2011.
4. Sasov, K. A. Spory o konstitutsionnosti nalogovykh zakonov: polnomochiya Konstitutsionnogo Suda Rossiyskoy Federatsii [Disputes on the constitutionality of tax laws: powers of the Constitutional Court of the Russian Federation] / K. A. Sasov ; pod redaktsiyey M. F. Ivliyevoy. — Moskva : Statut, 2006.
5. Stashkov, R. S. Bezopasnost' lyudey na vodnykh ob'yektakh kak sostavnaya chast' bezopasnosti na vnutrennem vodnom transporte [Safety of people on water bodies as an integral part of safety in inland water transport] / R. S. Stashkov // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2023. — № 10 (226). — S. 62—65.
6. Shustrov, D. G. Razdeleniye vlastey kak problema teorii i praktiki gosudarstvennoy organizatsii Rossii v praktike rossiyskogo konstitutsionnogo pravosuudiya [Separation of powers as a problem of the theory and practice of state organization of Russia in the practice of Russian constitutional justice] / D. G. Shustrov // Sovremennyye problemy organizatsii publichnoy vlasti :

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научная статья
УДК 342.951

Обеспечение транспортной безопасности на объектах метрополитена: правовой дисбаланс

Зайкова Светлана Николаевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Саратовская государственная юридическая академия,
Саратов, Россия

Аннотация. Исследование посвящено проблемами административно-правового регулирования транспортной безопасности на объектах метрополитена. Сохраняет актуальность стратегическая задача по обеспечению безопасности транспорта от внешних и внутренних угроз. Установлено наличие правовых противоречий между Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования внеуличным транспортом и Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности в части объекта, предмета, обязательных требований и полномочий надзорных органов. Выявлены факты установления региональной административной ответственности за правонарушения, предусмотренные ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ, влекущие нарушения прав граждан. В целях устранения имеющегося правового дисбаланса и исключения дублирующих полномочий надзорных органов внесены предложения по уточнению предмета федерального государственного контроля (надзора) за соблюдением правил пользования внеуличным транспортом.

Ключевые слова: национальная безопасность; транспортный комплекс; транспортная безопасность; документы стратегического планирования; антитеррористическая защищенность объектов транспорта; метрополитен.

Для цитирования: Зайкова С. Н. Обеспечение транспортной безопасности на объектах метрополитена: правовой дисбаланс // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 26–34.

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Original article

Transport security enforcement at metro facilities: imbalance in law

Svetlana N. Zaykova,
Candidate of Law, associate professor,
Saratov State Law Academy,
Saratov, Russia

Abstract. The current paper is devoted to the administrative and legal regulation of transport security at metro facilities. The strategic task of enforcing transport security from external and internal threats remains relevant. There has been established an existence of legal contradictions between the Regulation on federal state control

(supervision) over compliance with the rules for the technical operation of off-street transport and the rules for the use of off-street transport and the Regulation on federal state control (supervision) in the field of transport security in terms of an object, subject, mandatory requirements and powers of supervisory bodies. There have been found out the facts of establishing regional administrative liability for offenses provided for in Part 1 of Article 11.15.1 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation, entailing violations of citizens' rights. In order to eliminate the existing legal imbalance and eliminate duplicating powers of supervisory authorities, there have been made the proposals to clarify the subject of federal state control (supervision) over compliance with the rules for the use of off-street transport.

Keywords: national security; transport complex; transport security; strategic planning documents; anti-terrorist protection of transport facilities; metro.

For citation: Zaykova S.N. Transport security enforcement at metro facilities: imbalance in law// Transport law and security. 2025; (1(53)):26–34.

© Зайкова С. Н., 2025

Актуальность темы исследования обусловлена теоретическими и правоприменительными проблемами административного регулирования транспортной безопасности на объектах метрополитена.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» послужил основанием для планомерного, последовательного выстраивания административно-правового регулирования в рассматриваемой области.

Несмотря на принятие необходимых правовых актов, направленных на снижение уровня террористических угроз и экстремистских проявлений в транспортном комплексе, он продолжает оставаться привлекательным для совершения актов незаконного вмешательства: произошли террористические акты на Крымском мосту, совершены подрывы с использованием взрывных устройств железнодорожных составов, следовавших по Байкало-Амурской магистрали в Республике Бурятия и др.

Современные угрозы опосредуют государственные задачи, закрепленные в документах долгосрочного планирования:

— повышение уровня антитеррористической защищенности транспортных объектов (подп. 6 п. 47 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400);

— предупреждение деятельности, причиняющей ущерб транспортному комплексу (подп. 6 п. 22 Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной Указом Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208);

— обеспечение транспортной безопасности (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р).

Идентичные по содержанию указанные задачи отражают необходимость защиты транспорта от внешних и внутренних угроз. При этом ви-

дится необходимым определить, что понимается под «уровнем антитеррористической защищенности» транспорта и его повышением.

Федеральным законом «О транспортной безопасности» определено понятие «транспортная безопасность». Оно представляется широким по содержанию только на первый взгляд, поскольку предусматривает защиту от любых противоправных действий. Вместе с тем перечень таких действий установлен и является исчерпывающим (приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г. «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»).

Под актами незаконного вмешательства (далее — АНВ) понимаются имеющие террористическую направленность противоправные действия. Можно предположить, что под транспортной безопасностью законодатель понимает именно антитеррористическую защищенность транспорта.

Уровень безопасности представляет собой соотношение степени защищенности транспорта и степени угрозы совершения АНВ (п. 13 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»): первый действует постоянно и предполагает возможное совершение АНВ, второй — объявляется при непосредственной угрозе АНВ, а третий — в случае прямой угрозы его совершения (постановление Правительства РФ от 29 декабря 2020 г. № 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»).

Если под «уровнем антитеррористической защищенности» транспорта понимать его «уровень безопасности», то задача, закрепленная в подп. 6 п. 47 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, не может ставиться, как повышение такого уровня, иначе это означает рост количества непосредственных и прямых угроз АНВ.

Если под «уровнем антитеррористической защищенности» транспорта понимать качественное состояние правового регулирования в области транспортной безопасности и степень выполнения задач обеспечения транспортной безопасности, то в таком случае требуется разработка индикаторов, позволяющих оценить и измерить указанный уровень.

Необходимость правильного определения стратегических задач не раз отмечалась учеными [2; 4; 5], поскольку программные акты задают основной вектор нормотворчества [3, стр. 145].

О качестве правового регулирования в области транспортной безопасности может свидетельствовать наличие в действующих правовых актах пробелов, противоречий или законодательного дисбаланса [1, стр. 212—214].

Результаты правового мониторинга показали потребность в корректировке правового регулирования в области транспортной безопасности на объектах метрополитена.

В соответствии со ст. 6 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» полномочия по федеральному государственному надзору за соблюдением правил пользования внеуличным транспортом переданы регионам.

Региональные правила пользования внеуличным транспортом каждого субъекта РФ формируются на основе Типовых правил пользования метрополитеном, утвержденных приказом Минтранса России от 26 октября 2018 г. № 386 (далее — Типовые правила).

В Типовых правилах содержатся положения, устанавливающие обязанности пассажиров по соблюдению транспортной безопасности, например, пассажир обязан выполнять требования транспортной безопасности, не имеет права проносить в зону транспортной безопасности запрещенные вещества, а также препятствовать функционированию технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Анализ регионального законодательства показал, что утвержденные в субъектах РФ правила пользования метрополитеном можно разделить на две группы.

К первой относятся правила, в которых в полном объеме учтены требования в области транспортной безопасности, содержащиеся в Типовых правилах. Например, правила пользования Московским метрополитеном (утверждены постановлением Правительства Москвы от 16 сентября 2008 г. № 844-ПП), Нижегородским метрополитеном (утверждены постановлением Правительства Нижегородской области от 11 августа 2020 г. № 663), Самарским метрополитеном (утверждены постановлением Правительства Самарской области от 2 декабря 2022 г. № 1063).

Ко второй — правила, в которых с учетом региональных особенностей функционирования внеуличного транспорта регионами установлены дополнительные относительно Типовых правил требования в области транспортной безопасности. Так, в подп. 31 п. 32 Правил пользования Петербургским метрополитеном (утверждены постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 29 сентября 2020 г. № 776) пассажирам запрещается находиться вне границ зоны свободного доступа транспортной безопасности.

В Новосибирском метрополитене (утверждены постановлением Правительства Новосибирской области от 17 сентября 2019 г. № 374-п) перевозчик обязан разместить на станциях информацию о требованиях транспортной безопасности (подп. 11 п. 32 региональных правил), а в Екатеринбургском (утверждены постановлением Правительства Свердловской области от 7 ноября 2019 г. № 780-ПП) и Казанском (утверждены постановлением Кабинета министров Республики Татарстан от 4 ноября 2020 г. № 993) — обеспечить круглосуточное видеонаблюдение на станциях и в вагонах.

Таким образом, обязательные требования транспортной безопасности как содержатся в Типовых правилах, так и дополнительно установлены региональными правилами, контроль за соблюдением которых осуществляют региональные органы власти.

Объектом федерального государственного надзора за соблюдением правил пользования внеуличным транспортом (см. Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования внеуличным транспортом, утвержденное постановлением Правительства РФ от 25 июня 2021 г. № 1003, далее — Положение о надзоре за соблюдением правил) являются объекты инфраструктуры внеуличного транспорта, а предметом — соблюдение контролируруемыми лицами обязательных требований, предусмотренных указанными правилами.

Объекты метрополитена являются объектом как надзора за соблюдением правил, так и федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности.

Сопоставляя отдельные обязательные требования в части обеспечения транспортной безопасности на объектах метрополитена, соблюдение которых является предметом указанных видов надзора, можно отметить их совпадение.

Обязательное требование, запрещающее физическим лицам, находящимся на объектах метрополитена, проносить в зону транспортной безопасности запрещенные предметы и вещества, содержится:

— в подп. «а» п. 4 Требований по соблюдению транспортной безопасности (утверждены постановлением Правительства РФ от 22 сентября 2023 г. № 1550) (далее — Требования), и его соблюдение является предметом надзора транспортной безопасности;

— в региональных нормативных правовых актах, принятых с учетом подп. 11 п. 30 Типовых правил, и соответственно — является предметом надзора за соблюдением правил.

Обязательное требование, запрещающее лицам препятствовать функционированию технических средств обеспечения транспортной безопасности на объектах метрополитена, содержится:

— в подп. «б» п. 4 Требований, и его соблюдение является предметом надзора транспортной безопасности;

— в нормативных правовых актах субъектов РФ, принятых с учетом подп. 16 п. 30 Типовых правил, и соответственно, является предметом надзора за соблюдением правил.

Обязательное требование по информированию субъектом транспортной инфраструктуры пассажиров о требованиях в области обеспечения транспортной безопасности содержится:

— в подп. 14 п. 5 Требований, и его соблюдение является предметом надзора транспортной безопасности;

— в региональных нормативных правовых актах, утверждающих правила пользования метрополитенами (Новосибирская область), и соответственно, является предметом надзора за соблюдением правил.

Таким образом, в части метрополитенов два вида федерального государственного надзора имеют не только общий объект надзора (объекты метрополитена), но и предмет надзора — соблюдение обязательных требований, обеспечивающих транспортную безопасность.

Нарушение физическим лицом обязательных требований в области транспортной безопасности, например, препятствование функционированию технических средств транспортной безопасности, является административным правонарушением, предусмотренным ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ, и влечет наложение административного штрафа в размере от 3000 до 5000 руб.

За несоблюдение, неисполнение региональных правил пользования метрополитенами ответственность установлена всеми субъектами РФ, на территории которых они размещены, за исключением Свердловской области (Закон Свердловской области от 14 июня 2005 г. № 52-03).

Анализ региональных законов показал, что субъекты РФ по-разному определяют состав административного правонарушения и в ряде случаев дублируют административную ответственность, установленную ст. 11.1 или 11.15.1 КоАП РФ.

В первом случае составы носят общий характер и не конкретизированы.

В Новосибирской области установлена административная ответственность перевозчиков за нарушение правил пользования метрополитеном (ст. 10.4 Закона Новосибирской области от 14 февраля 2003 г. № 99-03). Поскольку указанные региональные правила содержат обязанность перевозчика разместить на станциях информацию о требованиях транспортной безопасности (подп. 11 п. 32 региональных правил) (постановление Правительства Новосибирской области от 17 сентября 2019 г. № 374-п), то можно предположить, что ее неразмещение является объективной стороной правонарушения, предусмотренного ст. 10.4 Закона Новосибирской области от 14 февраля 2003 г. № 99-03.

В Республике Татарстан установлена ответственность за несоблюдение правил пользования внеуличным транспортом хозяйствующими субъектами, осуществляющими его эксплуатацию (Кодекс Республики Татарстан об административных правонарушениях от 19 декабря 2006 г. № 80-ЗРТ). Казанский метрополитен обязан обеспечить круглосуточное видеонаблюдение на станциях и в вагонах (постановление Кабинета министров Республики Татарстан от 4 ноября 2020 г. № 993), а значит необеспечение является несоблюдением региональных правил пользования внеуличным транспортом.

В других субъектах РФ составы, связанные с нарушением региональных правил, конкретизированы. Так, за размещение на путях метрополитена посторонних предметов — в Нижегородской области (Кодекс Нижегород-

ской области об административных правонарушениях от 20 мая 2003 г. № 34-3); за спуск на пути метрополитена административная ответственность установлена в Самарской области (Закон от 1 ноября 2007 г. № 115-ГД); за повреждение сооружений и оборудования метрополитена — в Москве (Закон от 21 ноября 2007 г. № 45).

Следует отметить, что все перечисленные противоправные действия могут рассматриваться:

— как нарушение обязательного требования, установленного в подп. «г» п. 4 Требований и запрещающего совершать действия, направленные на повреждение объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства. Ответственность за такое нарушение предусмотрена ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ;

— действия, угрожающие безопасности движения на метрополитене (ст. 11.1 КоАП РФ).

Выявлены факты установления на региональном уровне административной ответственности за нарушение требований в области транспортной безопасности.

Согласно п. 6 ст. 40 Закона Санкт-Петербурга от 31 мая 2010 г. № 273-70 «Об административных правонарушениях в Санкт-Петербурге» препятствование функционированию технических средств транспортной безопасности влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 500 до 3000 руб.

Противоправные действия, выражающиеся в препятствовании функционированию технических средств транспортной безопасности, совершенные на метрополитене в Санкт-Петербурге, не исключают возможность привлечения лица к административной ответственности за совершение одного и того же административного правонарушения по федеральному законодательству и законодательству субъекта РФ, с назначением административных штрафов различного размера, что является нарушением:

— разграничения предметов ведения Российской Федерации и ее субъектов в области законодательства об административных правонарушениях;

— прав физического лица. Согласно принципу равенства перед законом физические лица подлежат административной ответственности независимо от места жительства (ч. 1 ст. 1.4 КоАП РФ).

Как указал Верховный Суд РФ, субъект РФ может установить административную ответственность «в той части, в какой правоотношения урегулированы специальными нормами регионального законодательства» (Обзор судебной практики за четвертый квартал 2013 года: утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 4 июня 2014 г.). Специальная правовая норма должна содержать конкретные действия или бездействие, не нашедшие отражение в составах административных правонарушений, предусмотренных ст. 11.15.1 КоАП РФ.

Содержащаяся в правилах пользования Петербургским метрополитеном правовая норма, запрещающая препятствовать функционированию технических средств транспортной безопасности, не является специальной нормой регионального законодательства, повторяет подп. «б» п. 4 Требований и подп. 16 п. 30 Типовых правил, не содержит конкретные действия (бездействие), не охваченные составами административных правонарушений, установленных ст. 11.15.1 КоАП РФ.

Правовым актом субъекта РФ «не может быть установлена административная ответственность за нарушение правил и норм, предусмотренных законами и другими нормативными актами Российской Федерации» [постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»].

Отсюда следует, что административная ответственность за препятствование функционированию технических средств транспортной безопасности не может устанавливаться на региональном уровне.

Таким образом, региональные органы власти не должны дублировать Ространснадзор и его территориальные органы в части осуществления надзора транспортной безопасности на метрополитене, а в случае обнаружения нарушений транспортной безопасности информировать Ространснадзор о выявленных фактах в соответствии с п. 3 ч. 2 ст. 90 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

В целях устранения имеющегося правового дисбаланса, исключения дублирующих полномочий надзорных органов предлагается уточнить предмет надзора за соблюдением правил пользования метрополитеном. Видится возможным п. 2 Положения о надзоре за соблюдением правил после слов «и правилами пользования внеуличным транспортом» дополнить словами «(за исключением обязательных требований в области транспортной безопасности)».

Представляется целесообразным проведение научных исследований по выработке предложений о разграничении административной ответственности за нарушение требований безопасности на метрополитене, позволяющих исключить возможность одновременного привлечения к такой ответственности по КоАП РФ и региональным правовым актам.

Список источников

1. Белоусов, С. А. Законодательный дисбаланс (Доктрина. Теория. Практика) / С. А. Белоусов ; под редакцией И. Н. Сенякина. — Саратов, 2015.
2. Ванин, В. В. Угроза экономической безопасности Российской Федерации как юридическая категория / В. В. Ванин, Г. М. Карпенко // Безопасность бизнеса. — 2023. — № 4. — С. 21—26.
3. Глазунова, И. В. О субъектах сферы обеспечения экономической безопасности и их взаимодействии / И. В. Глазунова // Правовая политика и правовая жизнь. — 2024. — № 2. — С. 145—151.

4. Кузнецов, Д. А. Система индикаторов оценки экономической безопасности страны / Д. А. Кузнецов, М. Н. Руденко // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. — 2015. — № 23(308). — С. 61—64.
5. Ягофарова, И. Д. Зарубежный опыт обеспечения экономической безопасности: теоретико-правовой анализ / И. Д. Ягофарова, О. А. Колоткина // Хозяйство и право. — 2022. — № 8. — С. 109—120.

References

1. Belousov, S. A. Zakonodatel'nyy disbalans (Doktrina. Teoriya. Praktika) [Legislative imbalance (Doctrine. Theory. Practice)] / S. A. Belousov ; pod redaktsiyey I. N. Senyakina. — Saratov, 2015.
2. Vanin, V. V. Ugroza ekonomicheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii kak yuridicheskaya kategoriya [Threat to economic security of the Russian Federation as a legal category] / V. V. Vanin, G. M. Karpenko // Bezopasnost' biznesa. — 2023. — № 4. — С. 21—26.
3. Glazunova, I. V. O sub"yektakh sfery obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti i ikh vzaimodeystvii [On the subjects of economic security and their interaction] / I. V. Glazunova // Pravovaya politika i pravovaya zhizn'. — 2024. — № 2. — С. 145—151.
4. Kuznetsov, D. A. Sistema indikatorov otsenki ekonomicheskoy bezopasnosti strany [System of indicators for assessing the country's economic security] / D. A. Kuznetsov, M. N. Rudenko // Natsional'nyye interesy: priority i bezopasnost'. — 2015. — № 23(308). — С. 61—64.
5. Yagofarova, I. D. Zarubezhnyy opyt obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti: teoretiko-pravovoy analiz [Foreign experience in ensuring economic security: theoretical and legal analysis] / I. D. Yagofarova, O. A. Kolotkina // Khozyaystvo i pravo. — 2022. — № 8. — С. 109—120.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научная статья
УДК 656.2

Законодательное регулирование функционирования высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации и обеспечения его безопасности

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

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

Аннотация. Статья представляет собой научно-практический комментарий к Федеральному закону от 30 ноября 2024 г. № 448-ФЗ, которым внесены изменения в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. С принятием данного законодательного акта в нашей стране впервые на законодательном уровне получило официальное закрепление понятие «высокоскоростной железнодорожный транспорт». Правовая легитимация высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации позволит придать заметный импульс становлению и развитию высокоскоростного железнодорожного движения в Российской Федерации. Первым таким проектом станет высокоскоростная железнодорожная магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом. Практическая реализация данного проекта началась в 2024 г. В статье раскрываются основные новации правового регулирования функционирования высокоскоростного железнодорожного транспорта в России, затрагиваются вопросы правового обеспечения его безопасности, высказаны некоторые предложения по дальнейшему совершенствованию транспортного законодательства в части, касающейся развития высокоскоростного железнодорожного сообщения.

Ключевые слова: высокоскоростной железнодорожный транспорт; высокоскоростной подвижной состав; транспортная стратегия; безопасность на железнодорожном транспорте; транспортное право; транспортное законодательство.

Для цитирования: Корякин В. М., Нестеров Е. А. Законодательное регулирование функционирования высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации и обеспечения его безопасности // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 35–42.

Original article

Legislative regulation of high-speed railway transport in the Russian Federation and enforcement of its security

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

Evgeny A.I. Nesterov,
Candidate of Law,
Director of the Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper is a scientific and practical commentary to the Federal Law of November 30, 2024, No. 448-FZ, which amended the Federal Law “On Railway Transport in the Russian Federation” and the Charter of Railway Transport of the Russian Federation. Due to the legislative act in this country, the concept of “high-speed railway transport” was officially enshrined for the first time at the legislative level. The legal legitimization of high-speed railway transport in the Russian Federation will give a noticeable impetus to the establishment and development of high-speed railway traffic in the Russian Federation. The first such project will be a high-speed railway line between Moscow and St. Petersburg. The implementation of this project has begun since 2024. The paper has considered the main innovations in the legal regulation of high-speed railway transport in Russia, touched upon the issues of legal support for its security, and made some proposals for further improvement of transport legislation in terms of the development of high-speed railway service.

Keywords: high-speed railway transport; high-speed rolling stock; transport strategy; railway transport safety; transport law; transport legislation.

For citation: Koryakin V.M., Nesterov E.A. Legislative regulation of high-speed railway transport in the Russian Federation and enforcement of its security // Transport law and security. 2025; (1(53)):35–42.

© Корякин В. М., Нестеров Е. А., 2025

В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, была констатирована тревожная тенденция, связанная с тем, что в нашей стране по-прежнему отсутствует высокоскоростное железнодорожное сообщение. При этом другие виды транспорта динамично развивались, что в совокупности с ограничениями железнодорожной инфраструктуры привело к снижению удельного веса железнодорожного транспорта в объемах перевозок пассажиров в дальнем следовании.

В целях преодоления данной негативной тенденции в августе 2023 г. на церемонии открытия движения по третьей линии Московских централь-

ных диаметров (МЦД-3) глава Российского государства В. В. Путин озвучил очень важное политическое решение о возведении высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом. Готовый проект ее строительства протяженностью 680 км был утвержден еще в 2021 г. ВСМ пройдет по территории шести субъектов РФ — Москвы и Санкт-Петербурга, Ленинградской, Новгородской, Тверской и Московской областей. В зоне влияния ВСМ Москва—Санкт-Петербург проживает не менее 30 млн человек, что составляет 20% населения страны. Планируется, что по высокоскоростной магистрали поезд сможет добраться из одной столицы в другую за два с половиной часа [1].

Практическое воплощение данного решения началось в прошлом году, когда 15 февраля 2024 г. состоялось совещание по вопросу строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва—Санкт-Петербург, по результатам которого В. В. Путин утвердил перечень конкретных поручений Правительству РФ, а также иным государственным органам и организациям, направленных на реализацию проекта [Перечень поручений по итогам совещания по вопросу строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва—Санкт-Петербург: утвержден Президентом РФ 5 апреля 2024 г. № Пр-663].

Как показывает практика, многие неудачи предыдущих попыток наладить устойчивое развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта в нашей стране в значительной степени обусловлены отставанием развития нормативной правовой базы в данной области общественных отношений. К настоящему времени в теории транспортного права накоплен определенный массив соответствующих разработок, нашедших отражение в научных публикациях [2; 3]. В них теоретически обоснованы основные направления развития правового регулирования функционирования высокоскоростного железнодорожного транспорта.

В предыдущие годы принят ряд нормативных актов по данному вопросу, однако все они носят подзаконный характер [см., например: Указ Президента РФ от 16 марта 2010 г. № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации»; постановление Правительства РФ от 27 октября 2015 г. № 1147 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации в связи с созданием инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта» и др.]. Это не соответствует мировой практике, да и самому статусу проектов создания сети высокоскоростных железных дорог, которые по масштабности, охвату территорий и влиянию на их социально-экономическое развитие страны относятся к категории проектов общегосударственного значения. В связи с этим в повестке дня остро встал вопрос законодательного обеспечения развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России, о чем нами уже говорилось ранее [4].

Сегодня данная проблема начала решаться. В качестве своего рода прорыва в сфере нормотворческой деятельности в рассматриваемой сфере следует расценивать принятие Федерального закона от 30 ноября 2024 г. № 448-ФЗ, которым внесены изменения в Федеральные законы от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Впервые в нашей стране понятие «высокоскоростной железнодорожный транспорт» приобрело юридическую силу высшего законодательного уровня.

Основные новации отечественного транспортного законодательства, определенные названным законодательным актом, состоят в следующем:

Во-первых, закреплены официальные определения основных терминов в рассматриваемой сфере:

— *высокоскоростной железнодорожный транспорт* — производственно-технологический комплекс, относящийся к железнодорожному транспорту общего пользования, включающий в себя инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, высокоскоростной железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом со скоростью более 200 километров в час на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками;

— *инфраструктура высокоскоростного железнодорожного транспорта* — транспортная инфраструктура, являющаяся частью инфраструктуры, включающая в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы автоматики и телемеханики, информационные комплексы, систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта здания, строения, сооружения, устройства и оборудование, предназначенные для эксплуатации высокоскоростного железнодорожного подвижного состава;

— *высокоскоростной железнодорожный подвижной состав* — железнодорожный подвижной состав, предназначенный для перевозки пассажиров и (или) багажа, почтовых отправок со скоростью более 200 километров в час;

— *высокоскоростные пассажирские поезда* — пассажирские поезда, состоящие из пассажирских вагонов, относящихся к высокоскоростному железнодорожному подвижному составу, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почтовых отправок со скоростью более 200 километров в час.

Официальное установление единой терминологии в области функционирования высокоскоростного железнодорожного транспорта позволит обеспечить единообразное понимание всеми правоисполнителями и пра-

воприменителями сущности и особенности эксплуатации данной разновидности железнодорожного транспорта.

Во-вторых, утверждена новая классификация поездов, предназначенных для перевозок пассажиров. Такие поезда в зависимости от скорости их движения делятся на следующие категории: высокоскоростные, скоростные, скорые и пассажирские. Заметим, что ранее высокоскоростные поезда в отдельную категорию не выделялись.

В-третьих, определены правовые основы обязательных требований к высокоскоростному железнодорожному подвижному составу и его составным частям, а также к объектам инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта. В частности, установлено, что:

— обязательные требования, применяемые при проектировании, производстве, строительстве, монтаже, наладке и эксплуатации объектов инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта в части приемки и ввода в эксплуатацию, а также правила идентификации продукции, требования к маркировке продукции и правила ее нанесения, формы, схемы и процедуры оценки соответствия устанавливаются и применяются в соответствии с правом Евразийского экономического союза (техническими регламентами Евразийского экономического союза) и законодательством РФ о техническом регулировании;

— предназначенный для перевозки пассажиров и (или) багажа, почтовых отправок по железнодорожным путям общего пользования высокоскоростной железнодорожный подвижной состав независимо от его принадлежности должен удовлетворять обязательным требованиям, установленным в соответствии с законодательством РФ о техническом регулировании, а также требованиям Правил технической эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта, утвержденных Минтрансом России.

В-четвертых, деятельность по эксплуатации, обслуживанию и ремонту инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта и составных частей подсистем и элементов данной инфраструктуры, а также деятельность по эксплуатации, обслуживанию и ремонту высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и его составных частей определены в качестве предмета федерального государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта.

В-пятых, железнодорожным путям общего пользования, предназначенным для движения высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, законодательно присвоен класс зоны повышенной опасности. В связи с этим на владельцев инфраструктуры возложена обязанность за счет собственных средств обеспечивать их ограждение от проникновения посторонних лиц, а Минтрансу России поручено разработать и утвердить Правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что законодатель в качестве срока вступления в силу рассмотренных выше законодательных новаций определил 1 сентября 2025 г., т.е. установил своего рода 10-месячный переходный период. Как представляется, необходимость установления такого довольно длительного периода вступления закона в силу обусловлена тем, что полноценная реализация законодательных положений о высокоскоростном железнодорожном транспорте возможна только после подготовки и издания системы подзаконных актов.

Принятие Федерального закона от 30 ноября 2024 г. № 448-ФЗ требует издания следующих нормативных правовых актов:

а) акты Правительства РФ:

— постановление «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 27 мая 2021 г. № 810 “Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации”». Целью данного акта является включение в него положений о перевозках пассажиров высокоскоростным железнодорожным транспортом;

— постановление «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации № 991 от 25 июня 2021 г. “Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта”». Цель указанного акта — расширение предмета государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта, установленного п. 2 ст. 201 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;

б) акты Минтранса России:

— приказ «Об утверждении Правил технической эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта». Его целью является формирование технических и технологических требований к эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта, включая инфраструктуру высокоскоростного железнодорожного транспорта и высокоскоростной железнодорожной подвижной состав;

— приказ «О внесении изменений в приказ Минтранса России от 5 сентября 2022 г. № 352 “Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом”». Его целью является включение в указанные Правила положений о перевозках пассажиров высокоскоростным железнодорожным транспортом;

— приказ «О внесении изменений в приказ Минтранса России от 22 августа 2019 г. № 273 “Об утверждении Порядка выдачи свидетельства, подтверждающего право на управление курсирующими по железнодо-

рожным путям локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом, приостановления действия и аннулирования указанного свидетельства, а также требований к его оформлению и Формы свидетельства”». Внесение изменений в названный Порядок обусловлено необходимостью включения в него положений о выдаче свидетельства, подтверждающего право на управление высокоскоростным железнодорожным подвижным составом;

— приказ «О внесении изменений в приказ Минтранса России от 28 июня 2021 г. № 213 “Об утверждении критериев определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от расстояния следования”». Цель указанного акта: включение высокоскоростных поездов в критерии определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования;

— приказ «О внесении изменений в приказ Минтранса России от 27 января 2022 г. № 20 “Об утверждении Правил нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути”». Данный акт нацелен на распространение названных Правил на объекты инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта.

В заключение напомним, что с 2025 г. в нашей стране стартовала реализация нового национального проекта «Эффективная транспортная система», рассчитанного на период до 2030 г., нацеленного на повышение скорости и объема перемещения людей и грузов по территории страны и за ее пределы. В составе нацпроекта — восемь федеральных проектов, связанных с развитием транспортной сети. В числе приоритетных задач нацпроекта значится строительство высокоскоростной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом. Рассмотренный в настоящей публикации закон создает правовую основу для реализации указанной программной задачи.

Список источников

1. Лобко, В. Что дадут экономике высокоскоростные магистрали? / В. Лобко, Е. Петров, Т. Ткачева // Российская газета. — 2023. — 27 авг.
2. Духно, Н. А. Основные направления совершенствования правового обеспечения развития высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации / Н. А. Духно, В. М. Корякин // Транспортное право. — 2016. — № 4. — С. 15—20.
3. Здоров, К. К. Основные направления совершенствования нормативно-правовой базы регулирования транспортной отрасли в Российской Федерации в целях развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации / К. К. Здоров // Вопросы гуманитарных наук. — 2016. — № 5. — С. 40—43.
4. Корякин, В. М. Некоторые вопросы правового обеспечения проектирования и строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 3. — С. 10—18.

References

1. Lobko, V. Chto dadut ekonomike vysokoskorostnyye magistrali? [What will high-speed highways give to the economy?] / V. Lobko, Ye. Petrov, T. Tkacheva // Rossiyskaya gazeta. — 2023. — 27 avg.
2. Dukhno, N. A. Osnovnyye napravleniya sovershenstvovaniya pravovogo obespecheniya razvitiya vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo transporta v Rossiyskoy Federatsii [The main directions of improving the legal framework for the development of high-speed rail transport in the Russian Federation] / N. A. Dukhno, V. M. Koryakin // Transportnoye pravo. — 2016. — № 4. — S. 15—20.
3. Zdorov, K. K. Osnovnyye napravleniya sovershenstvovaniya normativno-pravovoy bazy regulirovaniya transportnoy otrasli v Rossiyskoy Federatsii v tselyakh razvitiya vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo soobshcheniya v Rossiyskoy Federatsii [The main directions of improving the regulatory framework for the transport industry in the Russian Federation in order to develop high-speed rail service in the Russian Federation] / K. K. Zdorov // Voprosy gumanitarnykh nauk. — 2016. — № 5. — S. 40—43.
4. Koryakin, V. M. Nekotoryye voprosy pravovogo obespecheniya proyektirovaniya i stroitel'stva vysokoskorostnoy zheleznodorozhnoy magistrali Moskva — Sankt-Peterburg [Some issues of legal support for the design and construction of the Moscow-St. Petersburg high-speed railway] / V. M. Koryakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 3. — S. 10—18.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научная статья
УДК 33

О некоторых аспектах правового регулирования предпринимательской деятельности в сфере транспортной мобильности населения

Половникова Наталья Владимировна,
кандидат юридических наук, главный консультант
Законодательного собрания Свердловской области,
Свердловская область, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются особенности правового регулирования предпринимательских правоотношений с участием операторов средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ), а также иные вопросы, связанные с правовым статусом субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспортной мобильности населения. В частности, автор указывает на существование пробела в определении правового статуса оператора СИМ. В связи с этим предлагается внести изменения в действующее законодательство по закреплению статуса оператора СИМ и подчеркивается целесообразность установления в отношении этих субъектов повышенных требований как к профессиональным участникам рынка, владеющим средствами повышенной опасности. Кроме того, сделаны предложения по совершенствованию действующего законодательства в целях реализации основ безопасности дорожного движения (допуск к участию в дорожном движении, установление скоростного режима СИМ, страхование ответственности).

Ключевые слова: безопасность дорожного движения; транспортная мобильность населения; средства индивидуальной мобильности; оператор средств индивидуальной мобильности; водитель средства индивидуальной мобильности; правила участия в дорожном движении; юридическая ответственность.

Для цитирования: Половникова Н. В. О некоторых аспектах правового регулирования предпринимательской деятельности в сфере транспортной мобильности населения // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 43–50.

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Original article

On some issues of legal regulation of entrepreneurial activity in the sphere of public transport mobility

Natalia V. Polovnikova,
Candidate of Law, Chief Consultant,
Legislative Assembly of the Sverdlovsk Region,
Sverdlovsk Region, Russia

Abstract. The current paper has studied the specifics of legal regulation of entrepreneurial relations involving operators of individual mobility vehicles (hereinafter referred to as IMV), as well as other issues related to the legal status of entrepreneurial entities in the field of public transport mobility. There has been drawn attention to the

gap in the definition of a legal status of a IMV operator. In this regard, there has been proposed to amend the current legislation to secure the status of a IMV operator and emphasized the advisability of establishing increased requirements for these entities as professional market participants who own high-risk equipment. In addition, there have been made proposals to improve the current legislation in order to implement the fundamentals of road security (admission to road traffic, establishment of a speed limit for vehicles, liability insurance).

Keywords: road traffic safety; public transport mobility; individual mobility vehicles; individual mobility vehicle operator; individual mobility vehicle driver; road traffic rules; legal liability.

For citation: Polovnikova N.V. On some issues of legal regulation of entrepreneurial activity in the sphere of public transport mobility// Transport law and security. 2025; (1(53)):43–50.

© Половникова Н. В., 2025

В настоящее время в предпринимательской деятельности все чаще используются цифровые платформы для ведения бизнеса, что предполагает возникновение правовой регламентации деятельности новых субъектов и видов предпринимательства. В качестве субъектов предпринимательской деятельности в транспортной сфере появились новые специальные субъекты — агрегаторы, операторы и интеграторы транспортных сервисов. Обозначенные субъекты являются специализированными сервисами, предоставляющими информацию и услуги в транспортной сфере.

Актуальность и перспективность внедрения цифровых сервисов в сфере транспортной мобильности населения обозначена в распоряжении Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». В частности, прогнозируется в период до 2030 г. «интеграция операторами мобильности функций по обеспечению подвижности населения в межрегиональном сообщении и приобретение собственного подвижного состава в рамках модели “мобильность как услуга”, что приведет к переформатированию роли государства как доминанты в сегменте транспортных услуг и потребует разработки целевых моделей рынков мобильности. Захват операторами мобильности значимой части данных рынков несет риски сокращения роли традиционных перевозчиков, что наблюдается сегодня в сегменте такси, и монополизации отдельных сегментов рынков транспортных услуг в рамках агрессивной экспансии ИТ-компаний — операторов мобильности, которые станут основными драйверами внедрения передовых разработок в области транспортной техники и новых бизнес-моделей на рынках». С введением новых видов предпринимательской деятельности в сфере транспортной мобильности населения необходимо будет корректировать нормативно-правовую базу.

Следует отметить, что законодательство относительно обозначенных субъектов не носит системного характера и имеет множество пробелов. Так, в отношении предпринимательской деятельности в сфере такси законодательно закреплено понятие «служба заказа легкового такси» [Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о вне-

сении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»], тогда как в отношении оператора, предоставляющего лицу средство индивидуальной мобильности (далее — СИМ), можно вести речь о пробеле в правовом регулировании относительно установления его статуса. Вместе с тем и в том, и в другом случае имеет место эксплуатация источника повышенной опасности и организация посреднической деятельности по возмездному предоставлению транспортного средства и оплате (как правило, путем безналичных расчетов и дистанционно) услуг в сфере транспортной мобильности населения.

Проблема правового регулирования предпринимательской деятельности в сфере транспортного обслуживания населения и дорожного движения в целом и эксплуатации активно увеличившегося количества СИМ в частности приобретает большую актуальность в связи с ростом уровня урбанизации, численности и плотности населения, интенсивности дорожного движения и перегруженности транспортных систем, особенно в мегаполисах и агломерациях. С одной стороны, СИМ значительно повышают транспортную мобильность населения, способствуют экономии времени при перемещении в крупных городах, с другой стороны, бесконтрольный оборот и ненадлежащая эксплуатация СИМ приводит к росту аварийности и травматизма.

Полагаем, что следует на законодательном уровне ввести правовое регулирование предпринимательской деятельности операторов СИМ, которые осуществляют организационно-технологическое сопровождение и специализируются на предоставлении СИМ частным лицам, с установлением повышенных требований к их деятельности как к организациям, предоставляющим во временное пользование объекты повышенной опасности. Данное регулирование возможно путем издания специального нормативного акта либо распространения на операторов СИМ требований, установленных для субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств (ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

В связи с тем, что значительная часть СИМ сдается в краткосрочное пользование, следует четко зафиксировать в законодательстве правовой статус субъектов предпринимательской деятельности — операторов СИМ, а также установить жесткие унифицированные требования к деятельности операторов СИМ, безопасности оказания этих услуг, страхованию ответственности, допуску к управлению СИМ, техническому состоянию СИМ.

Вопросы правового регулирования эксплуатации и ответственности за использование СИМ носят комплексный характер, и как обозначалось выше, в законодательстве имеет место множество пробелов в правовом регулировании. По сути, деятельность операторов СИМ строится на основах саморегулирования и локального (внутрикорпоративного) регулирова-

ния, поскольку нормативно-правовая база по данному вопросу находится в стадии формирования. Поэтому и требуется, на наш взгляд, принятие на федеральном уровне специального закона «Об эксплуатации и ответственности за использование средств индивидуальной мобильности», который детально обозначит правовой статус субъектов предпринимательской деятельности — операторов СИМ, как профессиональных специализированных участников рынка, установив для них повышенные требования к ведению предпринимательской деятельности (аналогичные правовому статусу для других субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих пассажирские перевозки и функционирующих как такси) и лица, использующего для передвижения СИМ (далее — водителя СИМ)), что позволит обеспечить единый подход в области безопасности дорожного движения.

Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения средством индивидуальной мобильности является техническое средство, имеющее одно или несколько колес, предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя. В настоящее время СИМ не являются механическими транспортными средствами и не подлежат государственной регистрации, для управления ими не требуется получение специальных прав.

Полагаем, что СИМ следует отнести к источникам повышенной опасности, поскольку они имеют мощный двигатель, возможность развивать скорость до 60 км/ч и выше, а также тяжелый вес до 45 кг. Как отметил Верховный Суд РФ, технические характеристики некоторых СИМ находятся в пределах пороговых значений, характерных для других транспортных средств, в частности мопеда или мотоцикла [решение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда РФ от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66]. В связи с увеличением количества СИМ в улично-дорожной сети и ростом дорожно-транспортных происшествий с их участием управление СИМ должно быть сопряжено с соблюдением режима, установленного для транспортных средств.

Считаем, что необходимо на законодательном уровне закрепить следующие аспекты правового регулирования предпринимательской деятельности операторов СИМ.

1. Ввести в законодательство понятие «оператор средства индивидуальной мобильности» и четко прописать вид договора, который заключается между оператором и водителем СИМ при предоставлении во временное пользование СИМ.

Кроме того, полагаем, что государство и операторы СИМ должны совместно выработать механизм контроля скорости СИМ. Сегодня предусмотрено, что максимальная скорость движения СИМ составляет 25 км/ч. В то же время Европейский совет по безопасности на транспорте рекомендует ограничивать максимальную скорость до 20 км/ч и запретить езду на СИМ по тротуарам. Скорость движения на СИМ должна быть снижена до

скорости пешехода с помощью геозонирования в местах с большим количеством пешеходов [<https://sharingpro.ru/obzor-evropejskih-praktik-regulirovaniya-jelektrosamokatov/>].

Действующим законодательством в качестве основного принципа обозначена безопасность участников дорожного движения, проявляющаяся в установлении следующих приоритетов:

— безопасность дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств, а также создание условий для движения пешеходов и велосипедистов (ст. 2 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»);

— жизнь и здоровье граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности, а также соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения (ст. 3 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

К сожалению, на улицах крупных городов ситуация крайне противоположная: водители СИМ, порой игнорируя правила безопасности, на максимальной для СИМ скорости передвигаются по тротуарам, что приводит к росту травматизма и систематическому нарушению принципа безопасности дорожного движения. Можно констатировать, что операторы СИМ в целях извлечения прибыли все больше увеличивают количество СИМ на улицах городов, не обеспечивая должного уровня их безопасной эксплуатации. Постоянный рост обращений граждан-пешеходов в адрес правоохранительных органов, депутатского корпуса, общественных палат регионов в связи с многочисленными нарушениями прав пешеходов на безопасное передвижение по тротуарам водителями СИМ был неоднократно предметом обсуждения.

Считаем, что в целях реализации обозначенных выше принципов, повышения уровня безопасности дорожного движения и уменьшения травматизма участников движения должен быть введен запрет на езду на СИМ на тротуаре, где передвигаются пешеходы. Данная практика начинает внедряться в ряде европейских городов, например, в Монреале и Париже.

По сведениям, распространяемым средствами массовой информации, в Российской Федерации запрет на езду СИМ по тротуарам планируется ввести только к 2031 году [<https://www.rbc.ru/life/news/67231f5e9a7947451ef7f9d6>]. Полагаем, что до наступления обозначенного временного периода максимальная скорость СИМ должна быть сокращена до 10 км/ч на специально отведенных для этих целей велодорожках.

Правоотношения по регулированию скоростного режима СИМ можно отнести к категории вертикальных предпринимательских правоотношений, в которых государство либо органы местного самоуправления высту-

пают в качестве субъекта, устанавливающего императивные нормы по корректировке скоростного режима. Сокращение скорости СИМ возможно одним из нескольких способов:

— законодатель четко прописывает в нормативном правовом акте снижение предельной скорости СИМ до определенного параметра;

— уполномоченные органы государственной власти посредством договорного регулирования с операторами СИМ на основе цифровой платформы оператора вводят программное ограничение скорости движения арендуемых СИМ;

— государство путем использования собственной автоматизированной информационной системы обеспечит снижение скорости СИМ на пешеходных тротуарах.

2. В связи с постоянно увеличивающимся количеством СИМ целесообразно возложить на оператора СИМ обязанность по контролю к допуску к управлению СИМ. Полагаем, что допуск к эксплуатации СИМ могут иметь лица прошедшие предварительное тестирование на знание правил дорожного движения и обучение по управлению СИМ. Кроме того, следует установить ответственность оператора СИМ за допуск к управлению несовершеннолетних и лиц, находящихся в состоянии опьянения.

Водитель СИМ может быть привлечен к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения. Вместе с тем имеют место сложности с идентификацией личности нарушителя, поскольку в законодательстве отсутствует механизм подтверждения аккаунта водителя СИМ. Полагаем, что следует внедрить в практику механизм допуска к вождению СИМ путем идентификации лица, управляющего СИМ, через федеральную государственную информационную систему «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» («Госуслуги») и установление на СИМ регистрационных знаков (учетных номеров). Обозначенные меры будут способствовать выявлению с помощью видеофиксации лиц, совершивших на СИМ правонарушения, и привлечению их к ответственности.

Еще одним вариантом решения данной проблемы является так называемая «реестровая модель», при внедрении которой субъекты предпринимательской деятельности, являющиеся операторами СИМ, будут зарегистрированы в едином реестре (по аналогии с реестром, предусмотренным для такси).

Полагаем, что введение обязательной регистрации в едином реестре операторов СИМ и выдача оператором СИМ соответствующего разрешения (с обозначением срока и территории действия, а также определением количества СИМ) может быть рассмотрено в качестве альтернативы лицензированию предпринимательской деятельности в сфере транспортной мобильности, обязательному для осуществления пассажирских перевозок. Ведение реестра и выдача разрешений оператором СИМ будет способствовать дисциплине и снижению аварийности, поскольку в случае нарушения

условия предоставления разрешения у государства появится возможность воздействовать на оператора СИМ путем приостановления либо аннулирования разрешения.

Ведение реестра и выдача разрешений позволит государству понуждать операторов СИМ к качественному оказанию услуг, определению технического и количественного состояния парка СИМ у конкретного оператора и его регулярному обслуживанию. В едином реестре СИМ следует зафиксировать следующие сведения: данные об операторе СИМ, технические характеристики, порядок и сроки эксплуатации. Отметим, что в настоящее время действует национальный стандарт, устанавливающий требования безопасности для СИМ [ГОСТ Р 70514-2022 «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний»]. Первые шаги по внедрению реестровой модели были отражены в Плане 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 декабря 2023 г. № 11752-П50-МХ), предусматривающем внесение в 2024 г. законопроекта «О внесении изменений в Федеральный закон “Об организации дорожного движения в Российской Федерации”» в части утверждения: требований к созданию федерального реестра СИМ для их учета; обязанности вносить сведения о СИМ в реестр; норм, предусматривающих механизмы осуществления контроля, надзора и управления движением СИМ; основ организационного механизма контроля за использованием СИМ (в том числе уточнение ограничений на движение СИМ). Принятие обозначенных изменений внесло бы четкость в процесс учета и эксплуатации СИМ, но до настоящего времени законопроект так и не внесен.

3. Необходимо на законодательном уровне установить обязанности операторов проводить сертификацию СИМ, иметь правоустанавливающие документы на СИМ и обеспечивать безопасность как предоставляемых в аренду СИМ (с технически исправным состоянием двигателя, тормозной системы, светового и звукового сигнала), так и законодательно предусмотреть требования к личной безопасности водителей СИМ (путем наличия соответствующей экипировки: шлема, защитной и светоотражающей одежды и т.п.).

4. Одной из проблем правового регулирования в рассматриваемой сфере, тесно связанной с идентификацией СИМ и лиц, им управляющих, является отсутствие положений об обязательном страховании ответственности водителей СИМ и операторов СИМ. В то время как для других видов предпринимательской деятельности (например, такси) в сфере транспортной мобильности предусмотрено страхование ответственности.

По нашему мнению, следует рассмотреть возможность введения аналога ОСАГО для водителей СИМ, что в настоящее время не представляется возможным опять же из-за отсутствия на СИМ учетных номеров. Поэтому в

современных реалиях пока возможно только добровольное страхование общегражданской ответственности пользователями СИМ.

Полагаем, что обязательное страхование СИМ возможно путем заключения посредством оферты типового договора аренды СИМ с положениями о добровольном страховании гражданской ответственности, обязательного к заключению с оператором СИМ перед предоставлением для управления СИМ.

Закрепление в законодательстве предлагаемых мер будет способствовать как успешной реализации принципов безопасности дорожного движения в целом, так и конструктивному взаимодействию уполномоченных органов государственной власти и местного самоуправления с операторами СИМ, повышению дисциплины водителей СИМ, уменьшению травматизма участников дорожного движения, в частности.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Научная статья
УДК 343.97

Зацепинг: шалость или преступление?

Гусарова Светлана Витальевна,
кандидат педагогических наук, доцент,
Всероссийский государственный университет юстиции
(РПА Минюста России),
Москва, Россия

Аннотация. Зацепинг обозначает проезд на крышах вагонов или выступающих частях поезда. Появившийся одновременно с развитием паровозного транспорта, зацепинг унес не одну сотню жизней. Статистика бесстрастно констатирует, сколько человеческих судеб сломало это безрассудное увлечение, цифры безжалостно говорят о гибели чаще всего совсем молодых, ничего в жизни не успевших людей. Цель статьи – показать реальную опасность этого экстремального увлечения. Нами дана характеристика зацепинга, проанализирована история появления трейлсерфинга в России, выделены личностные особенности зацеперов и наиболее значимые мотивации их поведения, а также проанализированы возможные пути предотвращения и профилактики данного опасного явления.

Ключевые слова: зацепинг; движение трейлсерферов; зацепер; действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств.

Для цитирования: Гусарова С. В. Зацепинг: шалость или преступление? // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 51–57.

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Original article

Is train surfing a prank or a crime?

Svetlana V. Gusarova,
Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor,
All-Russian State University of Justice
(RPA of the Ministry of Justice of Russia),
Moscow, Russia

Abstract. Train surfing (also known as train hopping or train hitching) means riding on the outside of a moving train, tram, or other forms of rail transport. Having appeared simultaneously with the development of steam locomotive transport, train surfing has taken more than one hundred lives. Statistics dispassionately state how many human lives have been ruined by this reckless passion; the figures speak of the deaths of very young people who have accomplished nothing in life. The purpose of the current paper was to show the real danger of this extreme hobby. There has been given a description of train surfing, analyzed the history of the emergence of train

surfing in Russia, highlighted the personal characteristics of train surfers and the most significant motivations for their behavior, and analyzed possible ways to prevent this dangerous phenomenon.

Keywords: train surfing; train surfers' movement; train surfer; actions threatening a safe operation of vehicles.

For citation: Gusarova S.V. Is train surfing a prank or a crime? // Transport law and security. 2025; (1(53)):51–57.

© Гусарова С. В., 2025

Езда между вагонами, на прицепе хвостового вагона или на крыше поезда имеет свое название — зацепинг или трейнсёрфинг. Возникло это явление фактически одновременно со становлением железнодорожного транспорта. В Европе с целью экономии на плате за проезд езда на крышах или выступах вагонов общественного транспорта появилась еще во времена первых поездов XIX в. А в Соединенных Штатах Америки эпохи освоения Дикого Запада такое поведение для людей было едва ли не нормой. Ездить на крыше поезда людей заставляла нужда: переполненные поезда и высокие цены на билеты. В России такой способ проезда особенно был распространен в годы Первой мировой и Гражданской войн. Вспомните кадры из любимого многими старого советского фильма «Офицеры», когда красноармейцы с песней «Наш паровоз вперед лети!» едут на крыше железнодорожного вагона.

Попал зацепинг и в художественную литературу. Один из героев Е. Шварца в «Сказке о потерянном времени», Вася Зайцев, любил кататься «на колбасе» трамвая, т.е. шланге пневматического тормоза. Но если герой Шварца — нерадивый ученик, двоечник и прогульщик и явно не образец для подражания, то как быть со знакомыми всем стихами С. Маршака «Рассказ о неизвестном герое»? Ведь спасший из горящего дома ребенка «...парень вскочил на подножку трамвая, тенью мелькнул за вагонным стеклом, кепкой махнул и пропал за углом». То есть нарушая правила дорожного движения, на бегу заскочил на подножку движущегося транспортного средства...

А романтический «Заблудившийся трамвай» Н. Гумилева, где герой повествует, что «на улице незнакомой и вдруг услышал вороний грай, и звонны лютни, и дальние громы, передо мною летел трамвай», который оставлял в воздухе огненную дорожку даже при свете дня. И то, что герой стихотворения сумел вскочить на подножку «летающего трамвая», было для него и загадкой, и поводом для гордости.

Казалось бы, в наше время это развлечение должно было уйти в прошлое, но и сегодня мы можем увидеть, как подростки едут на электричке, зацепившись за поручни и другие выступающие части, забираются на подножки и даже на крышу. Это так называемые «зацеперы» — безрассудные люди, которые упорно испытывают судьбу, предпочитая ездить снаружи, а не внутри железнодорожного транспорта.

«Сами зацеперы подразделяют себя на две группы. Одни — активные зацеперы, которые ловят адреналин и выкладывают себя в соцсетях. А вторая — это а-ля “зайцы”, которые используют этот способ, чтобы проехать без билета. И группа зацеперов, которая совершает хулиганские действия, — это молодежь до 25 лет. А если брать вторую группу, “зайцев”, то там встречаются и 60-летние зацеперы», — заметила начальник отдела Управления МВД России на транспорте по Центральному федеральному округу Е. Коренкова [URL: <https://iz.ru/1323141/dmitrii-alekseev/ekhali-nedogonish-pomogut-li-novye-shtrafy-pobedit-smertelnoe-khobbi>].

Опасная практика зацепинга существует почти во всех странах мира. В России всплеск зацеперства пришелся на жаркое лето 2010 г.: именно тогда сформировалось стихийное движение трейнсёрферов. Довольно быстро зацепинг оформился в настоящую субкультуру со своей организацией, сленгом, правилами поведения. Способствовало этому и сопутствующее развитие возможностей интернета и социальных сетей. Именно тогда впервые были зарегистрированы специальные сайты для обмена эмоциональными впечатлениями и информацией о движении зацеперов.

По данным статистики, пик увлечения зацепингом пришелся на 2016—2018 гг. Тогда, по сведениям МВД России, только в Московской области насчитывалось несколько сотен зацеперов, но постепенно увлечение зацепингом пошло на спад. Это подтверждают и статистические данные МВД России. За проезд снаружи поезда за последние пять лет в органы внутренних дел было доставлено более 1,7 тыс. несовершеннолетних (2019 г. — 474, 2020 г. — 333, 2021 — 206, 2022 г. — 151, 2023 г. — 70 (-85% к 2019 г.) [URL: <https://woman.rambler.ru/cooking/46236231/?ut>].

«Статистика показывает снижение количества случаев “зацепинга” на 10% в этом по году по сравнению с началом прошлого года. Однако эта статистика не совсем успокаивает: далеко не все факты мы можем выявить», — отметил сотрудник Управления охраны общественного порядка УТ МВД России по ЦФО В. Свистунов [URL: <https://woman.rambler.ru/cooking/46236231/?ut>].

Отношение к зацепингу в российском обществе различно, но все же преобладает негативная оценка. Адепты этого экстремального увлечения не задумываются о том, что не только неоправданно рискуют собственным здоровьем и жизнью, но и подвергают опасности пассажиров железнодорожного транспорта.

Специалисты рассматривают явление зацепинга как «адреналиновую зависимость» (В. В. Ветюгов), «развлечение для бедных» (Т. В. Третьякова), «форму протеста обществу» (М. Виноградов), «вызов самому себе» (Н. Ю. Федунина), «форму девиантного поведения» (В. Тоноян), «молодежное движение с чертами экстремизма» (Н. В. Козлова).

Адвокат А. Тюняева в интервью газете «Известия» подчеркивает, что необходимо учитывать, что подавляющая часть так называемых зацеперов — подростки. «Для них это занятие не кажется чем-то ужасным или

тем, за что они должны понести наказание», — замечает юрист [URL: <https://iz.ru/1323141/dmitrii-alekseev/ekhali-ne-dogonish-pomogut-li-novye-shtrafy-pobedit-smertelnoe-khobbi>].

Психологи утверждают, что для подростка идея зацепинга — часть взросления, его способ проявить бунт против устоев взрослого мира и самовыразиться через нарушение правил поведения, получить острые ощущения от угрозы собственному здоровью.

А все из-за того, что молодежь переносит в реальную жизнь систему лайков из виртуального мира, считают психологи. «Есть момент инициации, когда мальчик-подросток начинает доказывать: все, смотрите, я уже мужчина, я могу делать опасные для жизни вещи. Принимайте меня как мужчину, ставьте мне побольше лайков, побольше комментариев к видео», — объясняет семейный психолог П. Федотова. Взрослым людям трудно понять, как ради каких-то «лайков» в Интернете можно ставить на кон собственную жизнь. А для подростков от количества просмотров в Интернете зависит многое: авторитет среди сверстников, популярность у противоположного пола.

«Постепенно ребята понимают, что они выходят из виртуального пространства, попадают в реальность, и здесь им нужно научиться конкурировать. Чтобы доказать свои права, ... чтобы быть лучше, поднять самооценку, они фактически начинают создавать определенные “геройские поступки”. То есть идут на это для того, чтобы получить “лайки” и одобрение в реальной среде», — объясняет психолог А. Гараганов [URL: https://www.1tv.ru/news/2023-07-27/329594-sledstvennyu_komitet_obnarodoval_dannye_o_gibeli_podrostkov_zatseperov_za_polgoda_pogib_21_chelovek].

Лайки же за сомнительное геройство подростки собирают в виртуальном пространстве, размещая ролики в интернете, и круг замыкается.

Снять на телефон видео верхом на мчащейся электричке — это самый простой способ завоевать виртуальную славу. Для этого не надо ни ума, ни образования, ни денег.

Этим зацепинг и привлекает подростков, которые не всегда осознают возможные последствия опасного увлечения. И мало кто из них знает, что субкультура «зацепинга» признана экспертами Роспотребнадзора скрытой формой суицидального поведения, поскольку деятельность подобных групп направлена на причинение вреда здоровью и часто заканчивается гибелью людей.

Ежегодно в России фиксируется несколько десятков несчастных случаев связанных с зацепингом.

Основная опасность, которая подстерегает зацеперов, — это, конечно, падение на рельсы под колеса движущемуся составу. Соскользнут руки или ноги, оторвется поручень — и все может закончиться очень трагично. Ведь падение с состава на скорости 60 км/ч по своим последствиям аналогично падению с высоты 20 м.

Не меньшую опасность представляют столкновения с препятствиями по ходу движения (платформами, светофорными столбами, мостами, порталами тоннелей).

И самое страшное, поражение током при проезде на электрифицированных линиях, в результате прикосновения к контактной сети, токоприемнику, тормозным резисторам и токоведущим высоковольтным шинам.

На сайте одной из школ Севастополя мать погибшего подростка поделилась своим страшным горем, что ее 16-летний сын Дима два года назад живьем сгорел в пантографе — токоприемнике на крыше электрички. Мальчик не знал элементарных правил безопасности, но очень хотел, чтобы его приняли в компанию зацеперов, которых он считал крутыми. Дима получил удар током в 25 тыс. вольт. Подростка подло подловили на слабо, что он проедет, а матери прислали ролик с подписью «Оцени, как твой сын горит» [URL: <https://shkola52.edusev.ru/about/parents/post/847>].

И кажется абсолютно непонятным, чем можно оправдать такую жестокость, но как ни цинично это звучит для некоторых блогеров подобные видео и фото — лишь способ зарабатывать деньги. Чем рискованнее трюки, чем более шокирующие кадры, тем больше просмотров в Интернете, а значит больше рекламы и спонсоров. «Для меня очевидно, что тематические сообщества зацеперства в соцсетях играют роль организаторов и пропагандистов, что просто недопустимо», — отметил заместитель руководителя Роскомнадзора В. Субботин [https://ria.ru/20181122/1533285097.html?ysclid=m7bt0hscye327611562].

В 2024 г. мониторингом Центральной пригородной пассажирской компании г. Москвы было выявлено более 330 таких групп и сообществ в социальных сетях. В настоящий момент доступ к ним ограничен администрациями сайтов по требованию Роскомнадзора на основании экспертных заключений Роспотребнадзора. Такой блокировке подвергались как вновь создаваемые сообщества, так и другие выявленные группы. Скорость выявления и блокировки вновь создаваемых сообществ составляет 1—3 суток, и есть надежда, что за столь короткое время сообщества не успевают привлечь сколько-нибудь значимую аудиторию [URL: <https://iz.ru/1323141/dmitrii-alekseev/ekhali-ne-dogonish-pomogut-li-novye-shtrafy-pobedit-smertelnoe-khobbi>].

Кроме того, информация о зацепинге была удалена администраторами ресурсов из 387 групп и сообществ на основании судебных решений. Так, 12 апреля 2023 г. Мировой суд Таганского района Москвы назначил административный штраф американскому фонду «Викимедия» (Wikimedia Foundation Inc.) в размере 800 тыс. руб. за неудаление из «Википедии» публикаций, пропагандирующих зацепинг. Фонд признан виновным по ч. 2 ст. 13. 41 КоАП РФ (неудаление запрещенного в России контента). В ходе заседания суда выяснилось, что уведомления с требованием удалить указанную информацию направлялись в компанию 13 (!!!) раз, и каждый раз они игнорировались [URL: <https://www.interfax.ru/russia/896475>].

По данным Роскомнадзора, только за последние несколько лет на основании решений Росмолодежи в Единый реестр запрещенной информации было внесено более 4,5 тыс. ресурсов, содержащих сведения о зацепинге.

Руководитель группы «Юридическая помощь ОНЛАЙН» А. Бударагин указывает, что необходимо вообще законодательно запретить делать опасные для жизни кадры в виде селфи с использованием различных видов транспорта [https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/kurazh-zatsepera-rzhd-razrabotali-algoritmy-dlya-ikh-obnaruzheniya-/].

Одним из направлений деятельности сотрудников транспортного управления стал поиск в интернете роликов, которые зацеперы выкладывают в интернете, для выявления запланированных групповых акций, а также поиск контента, пропагандирующего деструктивное и суицидальное поведение подростков. К мониторингу привлекают кибердружины из числа учащихся высших учебных заведений, подведомственных Минтрансу России.

Между тем зацепинг — это не шалость, а административно наказуемое деяние, которое влечет административную ответственность по ч. 1 ст. 11.17 КоАП РФ.

В апреле 2022 г. были приняты кардинальные изменения в законодательстве: теперь за нарушение правил поведения на железнодорожном транспорте штраф составит от 2000 до 4000 руб. Ранее же наказание для любителей острых ощущений составляло всего 100 руб. (ст. 11.17 КоАП РФ), отмечает пресс-служба Госдумы. Причем ответственность за это нарушение не менялась в течение 20 лет. Остается надеяться, что увеличение штрафов принесет положительный эффект в борьбе с зацеперами.

С апреля 2017 г. уголовная ответственность для зацеперов закреплена в ст. 267.1 УК РФ. За совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств, предусмотрено наказание в виде:

- штрафа в размере от 150 000 до 300 000 руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до двух лет;
- ограничения свободы на срок до двух лет;
- лишения свободы на тот же срок.

Однако если проезд зацеперов напрямую не угрожает эксплуатации транспортного средства, то наказания зацепер может избежать. Более того, хулиганов вообще могут не заметить на подвижном составе, если они не опубликовали видео своих «геройств» в соцсетях.

Сегодня сотрудники транспортной полиции проводят активную работу по профилактике зацепинга и подобных антисоциальных феноменов, размещают в блоги групп зацеперов материалы, информирующие об ответственности и отрицательных последствиях таких заездов.

Помимо ужесточения ответственности за правонарушения, строятся скейт-парки и специальные площадки, проводятся тематические меро-

приятия, где подростки могут реализовать свой потенциал и принять участие в соревнованиях в безопасных условиях. На молодежь также пытаются влиять через лидеров мнений — спортсменов, актеров, блогеров, которые обращают внимание на опасность зацепинга и серьезность его последствий.

Родителям и педагогам рекомендуют вести беседы с детьми о реальных опасностях и последствиях экстремальных увлечений в целом и зацепинга в частности, а также обучать детей правилам безопасности на железной дороге. Подросткам надо предоставить здоровую альтернативу: включать их в спортивные, общественные мероприятия, интерактивные занятия и игротренинги.

Да, статистика утешает, интерес к зацепингу постепенно снижается, но исторический опыт показывает, что субкультуры деструктивного типа могут как затухать, так и заново расти, поэтому расслабляться не стоит.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Научная статья
УДК 343.97

Детерминанты преступлений на транспорте и меры профилактики

Дроздова Елена Анатольевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В данной статье представлен всесторонний анализ совокупности факторов (социально-экономических, технических, психологических и организационных), определяющих характер и масштабы преступлений в транспортной сфере. Рассмотрен широкий спектр вопросов, касающихся безопасности транспортной инфраструктуры, начиная с выявления основных причин правонарушений и заканчивая оценкой их последствий для общественного порядка. Особое внимание уделено как теоретическим аспектам транспортной безопасности, так и практическим мерам, направленным на профилактику преступлений в данной области. При этом подчеркивается необходимость совершенствования правового регулирования, включая усиление ответственности за деяния, совершаемые на транспорте. В статье подчеркивается значимость современных технологий для минимизации рисков, связанных с преступными проявлениями в транспортном секторе. В качестве примеров приводится внедрение интеллектуальных транспортных систем: видеонаблюдения, автоматического распознавания автомобильных номеров и лиц, а также платформ для мониторинга дорожной обстановки в режиме реального времени. Акцентируется роль цифровизации в снижении уровня преступности, в том числе посредством защиты транспортных систем от кибератак. Кроме того, в работе рассмотрены вопросы взаимодействия различных государственных органов и аспекты международного сотрудничества в области предупреждения преступлений на транспорте. Проанализированы современные вызовы: рост миграционных потоков и его влияние на динамику преступлений в транспортной сфере, использование транспортных средств в террористических целях, а также адаптация системы транспортной безопасности к условиям глобализации. В заключение автор указывает на необходимость комплексного подхода к обеспечению транспортной безопасности, предполагающего сочетание правовых, социальных, технических и организационных инструментов.

Ключевые слова: преступления на транспорте; транспортная безопасность; детерминанты; цифровизация; общественная безопасность.

Для цитирования: Дроздова Е. А. Детерминанты преступлений на транспорте и меры профилактики // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 58–65.

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Original article

Determinants of transport crimes and preventive measures

Elena An. Drozdova,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has presented a comprehensive analysis of the set of factors (socioeconomic, technical, psychological and organizational) that determine the nature and scale of crimes in the transport sector. There has been considered a wide range of issues related to the security of transport infrastructure, from identifying the main causes of offenses and to assessing their consequences for public order. Particular attention has been paid to both theoretical aspects of transport security and practical measures aimed at preventing crimes in this area. At the same time, there has been emphasized a necessity to improve legal regulation, including increasing liability for acts committed in transport. There has been highlighted the importance of modern technologies for minimizing the risks associated with criminal manifestations in the transport sector. The implementation of intelligent transport systems, including video surveillance, automatic recognition of vehicle numbers and faces, as well as platforms for monitoring the traffic situation in real time have been given as examples. There has been emphasized a role of digitalization in reducing crime rates, including through protecting transport systems from cyberattacks. In addition, there have been considered the issues of interaction between various government agencies and issues of international cooperation in preventing transport crimes. There have been analyzed such contemporary challenges as the growth of migration flows and its impact on the dynamics of crimes in the transport sector, the use of vehicles for terrorist purposes, and the adaptation of the transport security system to the conditions of globalization. There has been concluded the need for a comprehensive approach to transport security enforcement, which involves a combination of legal, social, technical and organizational tools.

Keywords: transport crimes; transport security; determinants; digitalization; public safety.

For citation: Drozdova E.A. Determinants of transport crimes and preventive measures // Transport law and security. 2025; (1(53)):58–65.

© Дроздова Е. А., 2025

Транспортная система играет ключевую роль в экономическом развитии государства и в обеспечении его общественной жизни, способствуя перемещению людей и грузов. Вместе с тем по мере развития инфраструктуры и увеличения числа транспортных средств возрастает и уровень преступности в данной сфере. К транспортным преступлениям относятся как действия, представляющие непосредственную угрозу общественной безопасности, так и нарушения, связанные с несоблюдением правил эксплуатации транспортных средств и осуществления перевозок.

Актуальность рассматриваемой проблематики обусловлена тем, что преступная деятельность на транспорте наносит существенный ущерб не только экономике страны, но и жизни и здоровью граждан. В связи с этим особую значимость приобретает изучение причин и условий (детерминантов) подобных противоправных деяний, а также разработка эффективных мер их профилактики.

Цель настоящей статьи — провести анализ детерминантов преступлений в транспортном секторе и рассмотреть меры, направленные на их предупреждение.

В рамках исследования ставятся следующие задачи.

1. Определить понятийный аппарат и провести классификацию транспортных преступлений.

2. Выявить факторы, способствующие совершению преступлений в транспортной сфере.

3. Рассмотреть подходы к профилактике транспортной преступности в трудах российских ученых.

4. Изучить зарубежный опыт предупреждения преступлений на транспорте и предложить рекомендации по снижению уровня преступности в России.

Настоящее исследование опирается на работы отечественных криминологов, в частности А. И. Долговой и В.Н. Кудрявцева [1; 2], а также на зарубежные исследования, посвященные вопросам транспортной безопасности.

Транспортная сфера занимает одно из центральных мест в экономике и общественной жизни государства. Однако увеличение количества транспортных средств и наращивание объемов перевозок неизбежно влечет за собой рост числа противоправных деяний, связанных с транспортом. Эти деяния могут иметь как умышленный, так и неосторожный характер, что создает угрозу для жизни и здоровья граждан, а также для их имущества.

Согласно гл. 27 Уголовного кодекса Российской Федерации под преступлениями на транспорте понимаются действия, нарушающие общественные отношения, связанные с безопасностью движения и эксплуатации транспортных средств. Подобные преступления способны повлечь серьезные последствия: нанести вред здоровью или привести к гибели людей, вызвать повреждение либо уничтожение имущества и нарушить стабильность функционирования транспортной системы.

По мнению А. И. Долговой, преступления в транспортном секторе можно классифицировать по следующим критериям:

по умыслу:

- умышленные деяния (например, хищение грузов, угон транспортных средств);
- деяния, совершенные по неосторожности (например, дорожно-транспортные происшествия с тяжкими последствиями);

по видам транспорта:

- преступления на автомобильном транспорте;
- преступления на железнодорожном транспорте;
- преступления на водном транспорте;
- преступления на воздушном транспорте.

По мнению В. Н. Кудрявцева, корень многих нарушений в транспортной сфере нередко лежит в слабом государственном контроле и невысоком уровне правовой грамотности среди участников транспортного процесса. Исследователь подчеркивает, что к росту преступности здесь приводят технические, организационные и субъективные (человеческие) факторы [2].

Классификация правонарушений на транспорте дает возможность выделять наиболее опасные и часто совершаемые преступные деяния. К ключевым группам относят следующие.

1. Автотранспортные преступления. Согласно данным ГИБДД в России ежегодно фиксируется свыше 100 тыс. дорожно-транспортных происшествий, и значительная их часть обусловлена несоблюдением правил дорожного движения и неправильной эксплуатацией транспортных средств [<https://мвд.рф/dejatelnost/results/стратегия-бдд-2018-2024/доклад-о-реализации-в-2020-году> (дата обращения: 26 января 2025 г.)]. К этой категории относятся:

— управление транспортом в состоянии опьянения (алкогольного или наркотического);

— грубые нарушения скоростного режима и других пунктов Правил дорожного движения;

— несоблюдение норм перевозки пассажиров и грузов.

2. Преступления на железнодорожном транспорте. Железные дороги имеют стратегическое значение для инфраструктуры страны, и правонарушения в данной сфере могут привести к особо тяжким последствиям. Среди них:

— хищение грузов и иные формы краж;

— преднамеренное повреждение путей или элементов железнодорожной инфраструктуры;

— несоблюдение правил, гарантирующих безопасность движения поездов.

3. Преступления на водном транспорте. Несоблюдение норм судоходства, нелегальная эксплуатация судов и игнорирование правил безопасности на воде могут обернуться авариями и гибелью людей. Одной из главных причин преступлений на водном транспорте выступает недостаточная активность контролирующих органов.

Преступные посягательства, совершаемые на воздушном транспорте, хотя и встречаются относительно редко, представляют собой одну из наиболее высокорисковых категорий: последствия подобных действий нередко оказываются катастрофическими. К таким деяниям, в частности, относят:

— незаконное вмешательство в деятельность экипажа воздушного судна;

— нарушение правил эксплуатации самолета;

— террористические акты, осуществляемые на борту.

Опираясь на исследования А. И. Долговой, можно сказать, что факторы, обуславливающие природу преступлений в транспортной сфере, условно разделяются на несколько групп.

1. Социально-экономические:

— безработица и низкий уровень доходов населения;

— коррумпированность системы контроля в транспортной отрасли;

— недостаточная правовая культура и правосознание.

2. Психологические:

— агрессивные модели поведения участников дорожного движения;

— склонность к неоправданному риску и игнорирование норм безопасности.

3. Технические:

— ненадлежащее состояние транспортной инфраструктуры;

— слабый контроль за технической исправностью транспортных средств.

Как указывает В. Н. Кудрявцев, большинство правонарушений на транспорте совершается не только умышленно, но и вследствие небрежности или недостаточной правовой дисциплины участников движения. Дополнительным неблагоприятным фактором считается недостаточный надзор со стороны государства и правоохранительных органов [2]. Социально-экономические условия занимают важнейшее место среди причин, провоцирующих преступность в транспортной сфере. По мнению В. Н. Кудрявцева, криминальная активность в этом секторе тесно связана с экономической нестабильностью, особенно в периоды кризиса [2].

К числу основных социально-экономических предпосылок относятся:

— безработица и недостаточный уровень доходов, что нередко становится толчком к совершению краж либо угонов;

— слабое правовое просвещение: участники дорожного движения часто не воспринимают правила как обязательные к соблюдению;

— социальная напряженность и миграционные потоки, повышающие риски криминала, в том числе в области нелегальных перевозок.

Наряду с этим пробелы в законодательном регулировании и недостаточная активность правоохранительных структур нередко усугубляют криминогенную ситуацию на транспорте.

Правовые аспекты, сопряженные с безопасностью на транспорте, включают в себя ряд проблемных моментов.

1. Низкая строгость наказаний. Несмотря на то что российское законодательство предусматривает уголовную ответственность за противоправные деяния в транспортной сфере, по замечанию А. И. Коробеева, существующие санкции порой не отражают в полной мере тяжесть последствий подобных преступлений [4].

2. Коррупционная составляющая в системе надзора. Схемы взяточничества внутри контролирующих органов приводят к тому, что нарушения либо остаются незамеченными, либо не влекут за собой серьезных последствий, что фактически способствует формированию криминогенной среды.

3. Ограниченное количество профилактических мер. Как подчеркивает А. И. Долгова, в России недостаточно целевых программ, ориентированных на предотвращение преступлений на транспорте, особенно среди молодежи [1].

4. Техническая сторона безопасности напрямую влияет на уровень преступности в транспортной сфере.

5. Изношенные дороги и транспортные средства. Некачественное дорожное покрытие и неисправный автопарк существенно повышают вероятность аварийных ситуаций.

6. Недостаточное внедрение инновационных систем мониторинга. Использование актуальных технологических решений (например, видеофиксация или автоматические комплексы контроля) способно заметно снизить уровень преступности на транспорте.

7. Не менее важны и психологические особенности участников дорожного движения:

— агрессивное поведение и стресс. Как отмечает И. И. Карпец, многие правонарушения на транспорте происходят вследствие повышенной раздражительности или эмоционального выгорания водителей [3];

— склонность к необоснованному риску. Нередко люди сознательно игнорируют правила, стремясь сэкономить время или получить иную выгоду;

— алкогольное и наркотическое опьянение. Управление транспортом в состоянии опьянения остается одним из главных источников дорожно-транспортных происшествий.

В сфере организационных вопросов можно выделить:

1) недостаточный контроль со стороны госструктур. А. И. Долгова указывает на то, что правоохранительные органы порой не имеют эффективных механизмов контроля за соблюдением транспортных норм [1];

2) отсутствие налаженного взаимодействия между различными ведомствами. Функции контроля в транспортном секторе распределены по разным организациям — ГИБДД, РЖД, авиационным и морским агентствам, что затрудняет координацию усилий;

3) современные глобальные процессы (цифровизация, растущая миграция, активная глобализация) оказывают непосредственное воздействие на безопасность на транспорте и требуют использования новых подходов к профилактике. По мнению ведущих российских криминологов, успешные меры должны сочетать традиционные антикриминальные методики с технологическими инновациями и отвечать вызовам времени — будь то кибератаки или изменяющаяся социальная структура.

В современных условиях все чаще фиксируются случаи нелегального применения цифровых инструментов для вмешательства в работу транспортных сетей. Так, кибератаки могут нарушить функционирование воздушного и железнодорожного сообщения, что предполагает необходимость ужесточения норм, регламентирующих ответственность за подобные деяния.

К примеру, в 2023 г. в ряде европейских стран несколько транспортных компаний столкнулись с кибератаками, повлекшими сбой в движении и угрозу безопасности [<https://www.securitylab.ru/news/541244.php> (дата обращения: 20 января 2025 г.)].

Отдельного внимания заслуживает вопрос о повышении санкций за использование транспортных средств при террористической деятельности. В современном мире транспорт нередко становится инструментом для совершения терактов, поэтому ужесточение правовых норм в данной области представляется оправданным.

Кроме того, сотрудничество на международном уровне приобретает все большее значение, поскольку глобализация транспортных потоков требует консолидированных усилий государств. Россия может расширять контакты с Интерполом, ООН и иными организациями, специализирующимися на безопасности на транспорте.

Повышение правовой культуры с помощью цифровых платформ также заслуживает особого внимания. Онлайн-курсы и интерактивные программы способны существенно усилить правовое просвещение среди водителей и пассажиров. Порталы наподобие «Госуслуг» могут напоминать гражданам о необходимости выполнения требований правил дорожного движения.

Увеличение миграционных потоков обуславливает и другой актуальный аспект — информирование новых жителей страны о нормах поведения на дорогах. Как подчеркивает И. И. Карпец, специальные адаптационные программы для мигрантов снижают риск правонарушений в сфере транспорта [3].

Проблематика агрессивного вождения требует проведения массовых акций, направленных на формирование ответственного отношения к правилам дорожного движения. Современные кампании успешно реализуются через социальные сети, охватывая широкие слои населения.

Внедрение интеллектуальных транспортных систем, базирующихся на алгоритмах искусственного интеллекта и анализе больших данных, дает возможность оперативно выявлять нарушения: системы распознавания лиц и номеров позволяют быстрее найти угнанный автомобиль или обнаружить водителя-нарушителя. Так, в Москве технология видеоконтроля с функцией распознавания лиц сократила количество угонов приблизительно на 20% [<https://www.m24.ru/news/mehr-Moskvy/16102024/734428> (дата обращения: 21 января 2025 г.)].

Важное направление — постоянный мониторинг состояния водителей. Некоторые транспортные компании уже применяют технические решения для отслеживания признаков усталости или опьянения, своевременно подавая сигнал о необходимости прекратить движение.

Защита транспортной инфраструктуры от киберугроз сегодня становится основой противодействия преступности на транспорте. Необходимо развивать системы кибербезопасности на всех уровнях: от автомобильных модулей управления до диспетчерских пунктов в авиации и на железной дороге.

Создание межведомственных центров мониторинга безопасности на транспорте даст возможность координировать работу различных ведомств в режиме реального времени.

Оформление «цифрового водительского профиля» может позволить быстро выявлять потенциально опасных водителей: такой профиль будет включать данные о предыдущих нарушениях, штрафах и даже здоровье.

Помимо этого, в условиях возрастания террористических угроз оправданно формировать центры экстренного реагирования, призванные противодействовать попыткам применения транспорта в противоправных целях.

Успешная профилактика транспортной преступности, учитывая современные вызовы, требует комплексного подхода, основанного на интеграции правовых, социальных, технических и организационных мер. Решающее значение приобретают цифровые технологии и системы информационной защиты. Координация усилий разнообразных служб, а также информирование и просвещение граждан служат залогом эффективного предотвращения преступлений на транспорте, а расширение сотрудничества на международном уровне способствует формированию более безопасной транспортной среды в глобальном масштабе.

Список источников

1. Долгова, А. И. Преступления на транспорте и их профилактика / А. И. Долгова. — Москва : Юридическая литература, 2020.
2. Кудрявцев, В. Н. Основы транспортной безопасности / В. Н. Кудрявцева. — Санкт-Петербург : Наука, 2021.
3. Карпец, И. И. Проблемы миграции и транспортные преступления / И. И. Карпец. — Новосибирск : Сибирское издательство, 2023.
4. Коробеев, А. И. Современные вызовы транспортной преступности / А. И. Коробеев. — Владивосток : Дальний Восток, 2023.

References

1. Dolgova, A. I. Prestupleniya na transporte i ikh profilaktika [Transport crimes and their prevention] / A. I. Dolgova. — Moskva : Yuridicheskaya literatura, 2020.
2. Kudryavtsev, V. N. Osnovy transportnoy bezopasnosti [Fundamentals of transport security] / V N. Kudryavtseva. — Sankt-Peterburg : Nauka, 2021.
3. Karpets, I. I. Problemy migratsii i transportnyye prestupleniya [Migration issues and transport crimes] / I. I. Kar-pets. — Novosibirsk : Sibirskoye izdatel'stvo, 2023.
4. Korobeyev, A. I. Sovremennyye vyzovy transportnoy prestupnosti [Modern challenges of transport crime] / A. I. Koro-beyev. — Vladivostok : Dal'niy Vostok, 2023.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Научная статья
УДК 343.3/7

Проблемы расследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением

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

Аннотация. В статье рассматриваются некоторые проблемы проведения расследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях (далее — ДТП), спровоцированных опасным (агрессивным) вождением. Описываются факторы, негативно влияющие как на эффективность отдельных следственных действий, так и на расследование в целом. Раскрываются существующие недостатки проведения осмотра места ДТП, особенности и трудности получения объективной информации о произошедшем событии и пр. Приводятся убедительные цифры статистики и мнения ученых, подтверждающие повышенную опасность опасного (агрессивного) вождения и тяжесть последствий ДТП, совершенных при таких обстоятельствах. Рассматриваются некоторые правовые аспекты опасного (агрессивного) вождения и проблемы, связанные с фиксацией этого вида правонарушения и его доказыванием. Определенное внимание уделено работе законодательных органов Российской Федерации по противодействию опасному вождению. В заключение автором обозначены конкретные меры, направленные на устранение проблем, возникающих при расследовании по делам о ДТП, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением, а также меры борьбы с этим видом нарушения Правил дорожного движения.

Ключевые слова: расследование по делам о дорожно-транспортных происшествиях; опасное вождение; транспортное средство; аварийность на дорогах.

Для цитирования: Жаворонков В. А. Проблемы расследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 66–77.

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Original article

Issues of investigating road traffic accidents caused by dangerous (aggressive) driving

Vladimir A. Zhavoronkov,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered some issues of investigating road traffic accidents (hereinafter referred to as RTAs) caused by dangerous (aggressive) driving. There have been described the factors that negatively affect both the efficiency of individual investigative actions and the investigation. There have been identified the existing shortcomings of investigating the RTA scene, the features and difficulties to obtain objective information about the event occurred, etc. There have been presented convincing statistics and opinions of scientists, confirming the increased danger of dangerous (aggressive) driving and the severity of consequences of the RTA committed under such circumstances. There have been considered some legal aspects of dangerous (aggressive) driving and problems associated with recording this type of offense and proving it. There has been paid a particular attention to the work of the legislative bodies of the Russian Federation to combat dangerous driving. There has been proposed specific measures aimed at eliminating problems arising when investigating road traffic accidents caused by dangerous (aggressive) driving, as well as measures to combat this type of violation of the Traffic Rules.

Keywords: investigation of road traffic accidents; dangerous driving; vehicle; road traffic accidents.

For citation: Zhavoronkov V.A. Issues of investigating road traffic accidents caused by dangerous (aggressive) driving // Transport law and security. 2025; (1(53)):66–77.

© Жаворонков В. А., 2025

В настоящее время аварийность на дорогах в нашей стране остается на высоком уровне, несмотря на все предпринимаемые меры. Даже некоторое снижение количества дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) в конце прошлого и начале текущего десятилетия не дает весомых оснований для стабильных оптимистичных прогнозов. Так, в 2020 г. по данным ГИБДД было совершено 137 662 ДТП, в 2021 г. — 133 331, в 2022 г. — 126 705, в 2023 г. снижение сменилось ростом, причем, весьма существенным — до 132 466 [1, стр. 4], что вполне сопоставимо с показателями 2021 г. Статистика по итогам девяти месяцев 2024 г. дает некоторые надежды на возобновление позитивных процессов: количество ДТП за указанный период времени составило 96 389 случаев, в которых погибло 10 422, ранено 120 152 человека [2, стр. 4], но официальной статистики за 2024 г. пока нет и ее результаты могут быть весьма неожиданными.

Анализируя приведенные выше цифры и причины аварийности, следует отметить, что большинство ДТП совершается из-за нарушения водителями транспортных средств Правил дорожного движения (далее — ПДД), а эти показатели, к сожалению, тенденций к снижению не имеют вовсе: их число от общего количества ДТП, например, в 2020 г. составляло 88,6%, в 2021 г. — 89,2% [3, стр. 13]. Сегодняшняя ситуация вряд ли позволяет говорить о возможности снижения аварийности на дорогах по указанной причине в ближайшее время: количество постановлений, вынесенных за нарушение ПДД, например, в 2023 г. составило 238,3 млн, что на 36,2 млн больше, чем в 2022 г. [3, стр. 13], а за 2024 г. только в Москве количество выписанных штрафов составляет 148,1 млн. Немного успокаивает лишь тот факт, что государственный бюджет за 2024 г. пополнился на сумму 139 млрд 703 млн руб. [URL: <https://quto.ru/shtrafy-i-zakony/za-chto-i-gde-bolshe-vsego-shtrafovali-rossiyan-v-2024-godu.htm> (дата обращения: 29 ян-

варя 2025 г.)], часть которой, хочется надеяться, пойдет на обеспечение безопасности дорожного движения и снижение аварийности на дорогах.

Значительная часть ДТП заканчивается трагически. Так, по итогам истекшего года по предварительным данным в автомобильных авариях погибло 12 748 человек, получили ранения — 144 311 [URL: <https://ura.news/news/1052862770> (дата обращения: 29 января 2025 г.)]. При наступлении тяжких или особо тяжких последствий в результате ДТП возбуждаются уголовные дела, в рамках которых производятся необходимые следственные действия. При проведении расследований по делам о ДТП сотрудникам правоохранительных органов очень часто приходится сталкиваться с различного рода трудностями. Например, при производстве судебных экспертиз оценка информации, содержащейся в материалах, предоставляемых в распоряжение эксперта, зачастую не позволяет сформулировать однозначные выводы по результатам исследования, что в дальнейшем отрицательно сказывается и на результатах всего расследования. Особенно это касается ДТП, обстоятельства совершения которых сложно определимы: следовая картина происшествия не дает четкого и полного представления о произошедшем событии, в ДТП участвовало несколько транспортных средств, имеющих значительные множественные повреждения, показания участников и очевидцев происшествия существенно отличаются друг от друга, а факты, объективно их подтверждающие, отсутствуют.

Учитывая приведенные выше цифры, можно представить, какое количество экспертиз при расследовании по делам о ДТП производится экспертно-криминалистическими подразделениями (далее — ЭКП) органов внутренних дел и какая нагрузка в связи с этим ложится на их сотрудников. А ведь зачастую заключение эксперта является единственным объективным доказательством по уголовному делу, содержание которого позволяет следователю или дознавателю объективно оценить обстоятельства совершенного происшествия. При таком положении дел сроки производства судебных экспертиз, а следовательно, и сроки производства по уголовным делам могут значительно увеличиваться. Существует немало и других негативных последствий возрастания нагрузки на сотрудников ЭКП.

Отдельно стоит выделить группу ДТП, совершенных в результате грубого нарушения ПДД водителями транспортных средств и повлекших тяжкие либо особо тяжкие последствия. Наибольшую озабоченность вызывают ДТП, спровоцированные водителями, чьи действия подпадают под понятие «опасное (агрессивное) вождение». Ведь именно происшествия в результате таких действий водителей имеют очень серьезные последствия: ранение и гибель нескольких человек, в том числе не являющихся участниками дорожного движения (прохожие на тротуаре, люди, стоящие на остановках общественного транспорта и пр.), значительные повреждения как транспортных средств, так и дорожной инфраструктуры, и огромный

материальный ущерб в масштабах страны; согласно имеющимся официальным данным материальный ущерб от последствий ДТП в нашей стране, например, только за 2017 г. составил более 1 трлн руб., в том числе от гибели и ранения людей более 800 млрд руб. [4, стр. 144] Цифры последних лет являются не менее впечатляющими. Так, по данным некоторых средств массовой информации, материальный ущерб от ДТП со смертельным исходом в России составляет 2% от ВВП [URL: <https://www.zr.ru/content/articles/926511-smertelnye-dtp/> (дата обращения: 29 января 2025 г.)].

О существовании проблемы опасного вождения в нашей стране на законодательном уровне было заявлено давно. В 2012 г. в Государственной Думе рассматривался законопроект о введении санкций за опасное вождение, инициированный членами фракции ЛДПР, но правовых последствий эта инициатива тогда не возымела. В следующем году вопрос об опасном (агрессивном) вождении вновь поднимался в стенах законодательного собрания, однако решение по нему вновь было отложено. Только 30 мая 2016 г. Правительством РФ было принято постановление № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации», закрепившее понятие «опасное вождение». После принятия вышеуказанного постановления и внесения изменений в ПДД логическим продолжением должно было бы стать внесение в административное или даже уголовное законодательство санкций за указанный стиль вождения, однако Государственная Дума не отнеслась к изменениям в ПДД с должным вниманием, и поправок ни в КоАП РФ, ни в УК РФ не последовало.

В октябре 2024 г. на рассмотрение Государственной Думы был внесен законопроект за № 644297-8, предусматривающий введение в КоАП РФ ответственности за опасное вождение. Предполагалось, что законопроект будет одобрен, и с 1 января 2025 г. в силу вступят соответствующие изменения в административное законодательство. Между тем 2024 г. закончился, законодатели ушли на каникулы, а вопрос о введении ответственности за опасное вождение решен так и не был.

Помимо того, что стиль управления транспортных средств, укладывающийся в рамки опасного (агрессивного) вождения, сам по себе представляет повышенную угрозу для общественной безопасности, поскольку чреват весьма серьезными и необратимыми последствиями, при проведении расследования по делам о ДТП, ставших результатом таких действий водителя, во многих случаях крайне затруднительным является установление механизма происшествия и всех его обстоятельств. Особенно это касается обстоятельств начальной стадии ДТП, когда в результате неправомерных действий водителя возникает аварийная ситуация. Различного рода следы, характеризующие происшествие, образуются на его последующих этапах, когда события развиваются в результате действий водителя, направленных на предотвращение происшествия и минимизацию вредных последствий или под действием непреодолимых сил. Поэтому не всегда с до-

статочной точностью удастся установить события, предшествующие столкновению, наезду и пр. Во многих случаях сложным представляется установление технической возможности предотвращения ДТП, а также того, выполнил ли водитель все необходимые для этого действия.

К великому сожалению, практика показывает, что в процессе осмотра места происшествия устанавливаются далеко не все детали ДТП. Это связано со значительной протяженностью участка дороги, на котором произошло происшествие, спровоцированное опасным (агрессивным) вождением, и при отсутствии должного внимания не всегда удается обнаружить и зафиксировать все следы и вещественные доказательства. Чертежи и план-схемы, составляемые в процессе проведения осмотра, зачастую не содержат точного отображения обстановки на месте происшествия и носят довольно общий характер [5, стр. 396].

Кроме того, при проведении осмотра фиксируется обстановка, отображающая исключительно конечную фазу ДТП, когда транспортные средства, их фрагменты и детали заканчивают перемещение в границах места происшествия; именно эту картину наблюдают и фиксируют сотрудники, производящие осмотр. А основной задачей следствия является установление того, что происходило на второй, а главное, на первой стадии происшествия. Только в этом случае в процессе расследования может быть установлено, в результате чего возникла аварийная ситуация, каковы были действия его участников, как в дальнейшем развивалось в пространстве и времени событие ДТП и, наконец, кто его виновник. Если водитель, двигаясь в транспортном потоке, совершал действия, подпадающие под признаки п. 2.7 ПДД, то, вероятнее всего, виновником ДТП будет признан именно он. Но в том-то и дело, что установить факт опасного (агрессивного) вождения на многополосной трассе, где автомобили двигаются с высокой скоростью, очень и очень сложно.

В подтверждение тому можно привести высказывание заместителя главы ГИБДД В. Кузина на заседании рабочей группы в Государственной Думе еще в январе 2022 г.: подразделения ГИБДД на настоящий момент не располагают технической возможностью отслеживать опасное вождение на дорогах страны [URL: <https://tass.ru/obschestvo/13458597> (дата обращения: 1 февраля 2025 г.)]. К сожалению, до настоящего времени никаких положительных сдвигов в решении этой проблемы достигнуто так и не было. Единственной возможностью фиксировать факты опасного (агрессивного) вождения на сегодняшний день является деятельность сотрудников ГИБДД, осуществляющих контроль за дорожным движением. Но, как посетовал чиновник, сотрудников, которые могли бы выполнять эти функции, в штате ГИБДД катастрофически не хватает.

О сложности фиксации опасного (агрессивного) вождения заявляют и многие ученые [6, стр. 41], поскольку основным признаком этого стиля вождения служит не один эпизод, а совершение последовательного ряда действий, причем, создающих угрозу жизни, здоровью и наносящих мате-

риальный ущерб участникам дорожного движения [7, стр. 55]. Установление же существования этой угрозы является необходимым элементом доказывания факта опасного вождения. Обозначенная проблема характерна не только для нашей страны. Практика деятельности правоохранительных органов и общественных объединений других государств подтверждает сложность решения указанной задачи. Так, членами общественной организации автомобилистов Германии (ADAC) было заявлено, что крайне редко водители, допускающие опасное (агрессивное) вождение, привлекаются к ответственности из-за проблем с фиксацией случаев подобного поведения [7, стр. 42].

При проведении расследования и производстве судебных экспертиз по делам о ДТП органы дознания, следствия и эксперты опираются на информацию, установленную в процессе осмотра места происшествия, показания его участников и очевидцев, материалы, полученные с камер видеонаблюдения, фото- и видеофиксации и пр. Учитывая сложность и неоднозначность следовой картины на месте ДТП, спровоцированного опасным (агрессивным) вождением, наличие серьезных повреждений транспортных средств и трудность установления последовательности их возникновения, множественность следов ходовой и других частей транспортного средства и пр., участники уголовного процесса часто оказываются в весьма затруднительном положении относительно выяснения всех обстоятельств произошедшего события.

Основной задачей следствия является установление виновности того или иного участника ДТП, она включает в себя решение вопроса о соответствии действий водителя требованиям ПДД. Во многих случаях это установление скорости движения транспортных средств, что также может быть связано с определенными трудностями. При наличии на месте происшествия следов ходовой части транспортного средства, определение скорости его движения не является сложной задачей и основывается на измерении длины тормозного пути и последующих расчетах по известным формулам, однако этот метод не всегда точен в силу различных причин. Не всегда, например, следы шин отображаются на дорожном покрытии в полном объеме [8, стр. 45], что отрицательно влияет на решение поставленной задачи. Установление скорости движения транспортного средства возможно также по величине деформаций его деталей, но и этот метод также не позволяет до конца решить все задачи судебной автотехнической экспертизы, например, об исходном положении транспортных средств и их траектории движения до столкновения.

Еще одной проблемой при расследовании по делам о ДТП, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением, является, как правило, отсутствие очевидцев происшествия. Во многом это связано с тем, что ДТП, о которых идет речь, большей частью совершаются на загородных трассах, где скорость движения автомобилей достаточно высока, и когда происходит происшествие, водители других транспортных средств могут не ви-

деть ни момента возникновения аварийной ситуации, ни дальнейшего развития ДТП, т.е. не обладать полной информацией обо всех этапах происшествия. Но даже если они и наблюдали какие-то этапы происшествия, то не всегда имеют возможность, а часто и желание ожидать прибытия на место аварии сотрудников ГИБДД и следственно-оперативной группы. Как правило, после оказания помощи потерпевшим и вызова экстренных служб и сотрудников ГИБДД они уезжают с места происшествия. Случаи сообщения своих координат в правоохранительные органы впоследствии крайне редки; все заняты своими делами, а говорить о гражданском долге и сознательности, как это ни печально, вообще не приходится. В результате этого создается ситуация, когда следствие не располагает достаточным количеством информации, необходимой для установления истины по делу или для проведения различных следственных действий, например, производства судебной автотехнической экспертизы.

Сами участники происшествия в подавляющем большинстве случаев дают противоречивые показания. Одни из-за того, что не полностью осведомлены о картине происшествия, другие — из-за желания избежать ответственности. По мнению многих авторов, водители, использующие агрессивный стиль вождения, противопоставляют себя, причем в демонстративной форме, существующим законам и общепринятым в цивилизованном обществе нормам поведения [9, стр. 62]. Рассчитывать на честность и раскаяние водителей, имеющих такую антисоциальную позицию и способных спровоцировать своим неправомерным поведением ДТП, не приходится.

Таким образом, вопрос о получении исчерпывающей, объективной информации о событии ДТП, спровоцированного опасным (агрессивным) вождением, является не конца решенным. Это само по себе наводит на мысль о необходимости использования дополнительных ресурсов, позволяющих получать информацию, точную и объективную. К сожалению, пока еще на дорогах, в особенности на загородных трассах, где водители допускают агрессивный стиль вождения, в необходимом количестве отсутствуют камеры фотофиксации правонарушений. Но, к слову говоря, они только фиксируют правонарушение, и не могут обеспечивать следствие информацией о динамике ДТП, начиная с момента возникновения опасной дорожной обстановки и заканчивая остановкой транспортных средств после столкновения. Комплексы видеонаблюдения с функцией сохранения видеoinформации на электронных носителях, которую при необходимости можно просмотреть позже, на дорогах встречаются редко.

Одним из вариантов решения этой проблемы стало бы комплектование каждого автомобиля видеорегистратором уже при его сборке на заводе-изготовителе, как это делается согласно постановлению Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1640 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств автомобильного транспорта и городского

наземного электрического транспорта», при выпуске в эксплуатацию общественного транспорта. С экономической точки зрения затраты на соответствующее дополнительное оборудование, а следовательно, и на удорожание конечного продукта представляются абсолютно незначительными, а эффект для обеспечения безопасности дорожного движения будет весьма ощутимым: кроме получения полной информации о развитии дорожной ситуации, заканчивающейся ДТП, возможно точное установление различных технических величин, необходимых для производства судебной автотехнической экспертизы, например, скорости движения транспортных средств в тот или иной отрезок времени. Возможно также установление момента контакта с другим транспортным средством, даже если это транспортное средство не находится в зоне обзора видеорегистратора (момент толчка можно будет определить с большой точностью).

Естественно, необходимо законодательное закрепление этих мероприятий, поскольку, наверняка найдутся те, кто заявит о вторжении в их личную жизнь, поскольку при необходимости записи с видеорегистраторов придется предоставлять в правоохранительные органы. В конце концов оборудование, устанавливаемое на заводе-производителе, можно не обеспечивать каналом звукозаписи, а видеозапись будет фиксировать обстановку только в направлении движения транспортных средств.

Также стоит задуматься о возможности использования видеорегистраторов, устанавливаемых в салоне автомобиля самими владельцами транспортных средств, и предоставления зафиксированной ими видеoinформации в правоохранительные органы. В данном случае расчет очень прост: водителей, которые отрицательно относятся к лицам, допускающим нарушения ПДД, в том числе опасное (агрессивное) вождение, конечно же, подавляющее большинство, и они также заинтересованы в безаварийном движении по дорогам.

Следующей проблемой, связанной со сложностью доказывания виновности водителя в ДТП, спровоцированного опасным (агрессивным) вождением, является существование правовых коллизий при толковании понятия «опасное вождение», закрепленного в п. 2.7 ПДД. По мнению многих авторов, определение опасного вождения весьма неоднозначно и вызывает трудности с определением того, относятся ли какие-либо конкретные действия при управлении транспортных средств к опасному вождению или нет [10]. Конструкция понятия опасного вождения в том виде, в каком оно существует в ПДД на настоящий момент, представляется довольно сложной и содержит большое количество условий, при наличии которых действия водителя могут быть отнесены к указанному правонарушению. Так, например, как отделить действия, которые могли бы повлечь определенные последствия, от тех, которые их повлечь не могли, если последствия не наступили? Единственным объективным доказательством возможности наступления вредных последствий является их непосредственное наступление. Получается, что в действительности нет чет-

ких критериев, которые на практике позволили бы те или иные действия водителя однозначно отнести к опасному вождению.

В других странах вопрос о формулировании понятия опасного (агрессивного) вождении стоит не менее остро. Еще в 2000 г. на международной конференции в Канаде было предложено считать поведение за рулем агрессивным, если оно преднамеренно ведет к увеличению риска столкновения, либо мотивировано раздражительностью, нетерпимостью, враждебностью или попыткой сэкономить время за счет других участников движения [11, стр. 126]. Но вряд ли такая формулировка дает ясное и точное представление о поведении водителя, грубо нарушающего ПДД. Если обратиться к законодательству, например, Великобритании, то там это понятие также изложено в довольно размытом виде: опасное вождение — это вождение, которое не соответствует уровню компетентного и осторожного водителя, что приводит к угрозе жизни других участников дорожного движения [12, стр. 122]. Совершенно очевидно, что определение правонарушения в подобном виде трактует понятие «опасное вождение» весьма широко и неопределенно [13, стр. 147].

Все это, безусловно, осложняют работу органов предварительного расследования по объективному установлению обстоятельств ДТП, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением и определению роли в нем каждого из его участников. В целях устранения описанных выше проблем, по нашему мнению, необходимо сосредоточиться на следующих направлениях.

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 ДТП, 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-изготовителе или установку такого оборудования на транспортные средства, ввозимые 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 последующим предоставлением видеоматериалов в правоохранительные органы, не исключая использования различных рычагов стимулирования такого сотрудничества с правоохранительными органами.

Список источников

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.
2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.
3. Жаворонков, В. А. Опасное вождение: правовые, технические и психологические аспекты проблемы / В. А. Жаворонков // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 4(48). — С. 11—31.
4. Верзилин, В. А. Социально-экономический ущерб от ДТП как один из аспектов обеспечения экономической безопасности Российской Федерации / В. А. Верзилин, Ю. В. Наролина // РЕГИОН: системы, экономика, управление. — 2019. — № 4(47). — С. 143—152.
5. Тарасов, Е. А. Технические проблемы судебной автотехнической экспертизы / Е. А. Тарасов // Известия ТулГУ. Технические науки. — 2024. — Выпуск 7. — С. 369—371.
6. Майоров, В. И. О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях / В. И. Майоров, О. И. Бекетов // Вестник Омской юридической академии. — 2017. — Том 14. — № 1. — С. 77—82.
7. Хиль, И. М. Актуальные аспекты противодействия агрессивному вождению и дорожному хулиганству в Российской Федерации / И. М. Хиль, Н. А. Лихачев // Вестник краснодарского университета МВД России. — 2018. — № 2(40). — С. 16—20.
8. Записная, Т. В. К вопросу о содержании понятия «опасное вождение» в российском и зарубежном законодательстве / Записная Т. В. // Крымский научный вестник. — 2016. — № 5 (11). — С. 35—45.
9. Жильцов, А. В. К вопросу о перспективах реализации некоторых законодательных инициатив в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / А. В. Жильцов, А. Ю. Иванов // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2017. — № 1(39). — С. 52—58.
10. Тарасов, Е. А. Методические и процессуальные проблемы проведения автотехнической экспертизы / Е. А. Тарасов // Вестник академии права. — 2022. — № 66. — С. 44—47.
11. Борисова, С. Е. Провокационное поведение водителей престижных автомобилей в контексте обеспечения безопасности дорожного движения / С. Е. Борисова // Психопедагогика в правоохранительных органах. — 2019. — Том 4. — № 1(76). — С. 62—67.
12. Поликарпова, М. С. Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии / М. С. Поликарпова // Электронный журнал «Современная зарубежная психология». — 2017. — Том 6. — № 1. — С. 44—52.

13. Молчанов, П. В. Особенности государственного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения за рубежом: ключевые направления, критерии и ответственность / П. В. Молчанов // Вестник университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). — 2018. — № 1. — С. 121—127.
14. Потапенко, И. П. Об установлении административной ответственности за опасное (агрессивное) вождение в Российской Федерации, и правоприменительная практика привлечения водителей за опасное вождение в соединенном королевстве Великобритании и Северной Ирландии: анализ и возможность использования / И. П. Потапенко // Вестник Московского университета МВД России. — 2015. — № 5. — С. 120—123.
15. Тарасов, А. Ю. К вопросу определения понятия «опасное вождение» / А. Ю. Тарасов, В. Л. Миронов // Актуальные проблемы административной деятельности полиции : материалы всерос. науч.-практ. конф. — Краснодар : Краснодар. ун-т МВД России, 2015.

References

1. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii v 2023 godu. Informatsionno-analiticheskiy obzor [Road traffic accidents in the Russian Federation in 2023. Information and analytical review]. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Ros-sii», 2024.
2. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 9 mesyatsev 2024 goda. Informatsionno-analiticheskiy obzor [Road traffic accidents in the Russian Federation for 9 months of 2024. Information and analytical review]. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2024.
3. Zhavoronkov, V. A. Opasnoye vozhdeniye: pravovyye, tekhnicheskiye i psikhologicheskiye aspekty problemy [Dangerous driving: legal, technical and psychological aspects of the problem] / V. A. Zhavoronkov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 4(48). — S. 11—31.
4. Verzilin, V. A. Sotsial'no-ekonomicheskii ushcherb ot DTP kak odin iz aspektov obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Social and economic damage from road accidents as one of the aspects of ensuring economic security of the Russian Federation] / V. A. Verzilin, YU. V. Narolina // REGION: sistema, ekonomika, upravleniye. — 2019. — № 4(47). — S. 143—152.
5. Tarasov, Ye. A. Tekhnicheskiye problemy sudebnoy avtotekhnicheskoy ekspertizy [Technical problems of forensic automotive examination] / Ye. A. Tarasov // Izvestiya TulGU. Tekhnicheskiye nauki. — 2024. — Vypusk 7. — S. 369—371.
6. Mayorov, V. I. O normativno-pravovom opredelenii ponyatiya opasnogo vo-zhdeniya v kontekste zakonodatel'stva ob administrativnykh pravonarusheni-yakh [On the normative and legal definition of the concept of dangerous driving in the context of the legislation on administrative offenses] / V. I. Mayorov, O I. Beketov // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — Tom 14. — № 1. — S. 77—82.
7. Khil', I. M. Aktual'nyye aspekty protivodeystviya agressivnomu vozhdeniyu i dorozhnomu khuliganstvu v Rossiyskoy Federatsii [Current aspects of combating aggressive driving and road hooliganism in the Russian Federation] / I. M. Khil', N. A. Likhachev // Vestnik krasnodarskogo universiteta MVD Rossii. — 2018. — № 2(40). — S. 16—20.
8. Zapisnaya, T. V. K voprosu o sodержanii ponyatiya «opasnoye vozhdeniye» v rossiyskom i zarubezhnom zakonodatel'stve [On the content of the concept of "dangerous driving" in Russian and foreign legislation] / Zapisnaya T. V. // Krymskiy nauchnyy vestnik. — 2016. — № 5 (11). — S. 35—45.

9. Zhil'tsov, A. V. K voprosu o perspektivakh realizatsii nekotorykh zakonoda-tel'nykh initsiativ v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [On the Prospects for the Implementation of Some Legislative Initiatives in the Sphere of Road Safety] / A. V. Zhil'tsov, A. YU. Ivanov // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2017. — № 1(39). — S. 52—58.
10. Tarasov, Ye. A. Metodicheskiye i protsessual'nyye problemy provedeniya avto-tekhnicheskoy ekspertizy [Methodological and Procedural Problems of Conducting Auto-Technical Expertise] / Ye. A. Tarasov // Vestnik akademii prava. — 2022. — № 66. — S. 44—47.
11. Borisova, S. Ye. Provokatsionnoye povedeniye voditeley prestizhnykh avtomobiley v kontekste obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Provocative Behavior of Drivers of Prestigious Cars in the Context of Road Safety] / S. Ye. Borisova // Psikhopedagogika v pravookhranitel'nykh organakh. — 2019. — Tom 4. — № 1(76). — S. 62—67.
12. Polikarpova, M. S. Sootnosheniye ponyatiy «agressivnoye» i «opasnoye» vozhdeniye v sovremennoy otechestvennoy i zarubezhnoy psikhologii [The relationship between the concepts of "aggressive" and "dangerous" driving in modern domestic and foreign psychology] / M. S. Polikarpova // Elektronnyy zhurnal «Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya». — 2017. — Tom 6. — № 1. — S. 44—52.
13. Molchanov, P. V. Osobennosti gosudarstvennogo regulirovaniya obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya za rubezhom: klyuchevyye napravleniya, kriterii i otvetstvennost' [Features of state regulation of road safety abroad: key areas, criteria and responsibility] / P. V. Molchanov // Vestnik universiteta imeni O. Ye. Kutafina (MGYUA). — 2018. — № 1. — S. 121—127.
14. Potapenko, I. P. Ob ustanovlenii administrativnoy otvetstvuyete za opasnoye (agressivnoye) vozhdeniye v Rossiyskoy Federatsii, i pravoprimeritel'naya praktika privlecheniya voditeley za opasnoye vozhdeniye v soyedinennom koro-levstve Velikobritanii i Severnoy Irlandii: analiz i vozmozhnost' is-pol'zovaniya [On the establishment of administrative liability for dangerous (aggressive) driving in the Russian Federation, and law enforcement practice of bringing drivers to justice for dangerous driving in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: analysis and possibility of use] / I. P. Potapenko // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2015. — № 5. — S. 120—123.
15. Tarasov, A. YU. K voprosu opredeleniya ponyatiya «opasnoye vozhdeniye» [On the issue of defining the concept of "dangerous driving"] / A. YU. Tarasov, V. L. Mironov // Aktual'nyye problemy administrativnoy deyatel'-nosti politsii : materialy vseros. nauch.-prakt. konf. — Krasnodar : Krasnodar. un-t MVD Rossii, 2015.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Научная статья
УДК 343.346

Конфискация транспортных средств у лиц, имеющих инвалидность, совершивших преступления в сфере безопасности дорожного движения в состоянии опьянения

Мингалимова Марьям Фердинандовна,
кандидат юридических наук, доцент,
Казанский юридический институт (филиал),
Университет прокуратуры Российской Федерации,
Казань, Россия

Аннотация. В статье рассматривается проблема конфискации транспортных средств у лиц, имеющих инвалидность, совершивших преступления в сфере безопасности дорожного движения в состоянии опьянения. Анализируются правовые нормы, регулирующие процедуру изъятия транспортных средств; исследуются социальные и этические аспекты, связанные с применением конфискации к данной категории лиц; выявляются проблемы, связанные с возможностью реализации права на передвижение и обеспечения социальной защиты лиц, имеющих инвалидность, а также предлагаются пути совершенствования практики применения конфискации.

Ключевые слова: конфискация транспортного средства; безопасность дорожного движения; состояние опьянения; автомобиль; суд; социальное неравенство; права инвалидов.

Для цитирования: Мингалимова М. Ф. Конфискация транспортных средств у лиц, имеющих инвалидность, совершивших преступления в сфере безопасности дорожного движения в состоянии опьянения // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 78–90.

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Original article

Confiscation of vehicles from persons with disabilities who broke traffic rules being intoxicated

Mariyam F. Mingalimova,
Candidate of Law, Associate Professor,
Kazan Law Institute (branch),
University of Prosecutor's Office of the Russian Federation,
Kazan, Russia

Abstract. The current paper has considered the problem of confiscation of vehicles from persons with disabilities who broke traffic rules being intoxicated. There have been analyzed the legal norms governing the procedure for confiscating vehicles; studied the social and ethical aspects associated with the use of confiscation for this cate-

gory of persons; identified problems associated with realizing the right to movement and ensuring social protection for persons with disabilities and proposed the ways to improve the practice of confiscation.

Keywords: vehicle confiscation; road traffic safety; intoxication; vehicle; court; social inequality; rights of persons with disabilities.

For citation: Mingalimova M.F. Confiscation of vehicles from persons with disabilities who broke traffic rules being intoxicated// Transport law and security. 2025; (1(53)):78–90.

© Мингалимова М. Ф., 2025

Проблема безопасности дорожного движения является одной из важнейших в обществе, а совершение преступлений в указанной сфере, особенно в состоянии опьянения, представляет серьезную угрозу для жизни и здоровья граждан. Введенная в июле 2022 г. конфискация транспортных средств как мера ответственности за подобные деяния в последнее время стала предметом оживленных дискуссий со стороны представителей научного сообщества и правоприменителей.

В настоящее время практика применения конфискации транспортных средств за повторное управление автомобилем в целом сформировалась. Одновременно с изложенным возникает вопрос: допустимо ли принятие решения о конфискации транспортного средства, специально оборудованного для перевозки инвалида, в случае совершения преступления, предусмотренного ст. 264.1, 264.2 или 264.3 УК РФ?

Транспортное средство может быть оборудовано как под нарушителя, являющегося одновременно собственником и инвалидом с нарушением функций опорно-двигательного аппарата, так и под ребенка-инвалида, находящегося на иждивении у родителя-нарушителя. В случае положительного ответа на поставленный вопрос не будет ли являться изъятие специально оборудованного под потребности инвалида транспортного средства нарушением его конституционных прав, в том числе ограничением его права на передвижение?

Инвалидность является сложным медико-социальным феноменом, требующим особого внимания со стороны государства и общества. В контексте уголовного судопроизводства и службы исполнения наказания лица, имеющие инвалидность, представляют собой особую категорию осужденных, нуждающихся в специальных правовых гарантиях и учете их особых потребностей.

Возвращаясь к истории становления отечественного законодательства, следует отметить, что конфискация транспортных средств, специально предназначенных для передвижения инвалидов, была запрещена до декабря 2003 г. Соответствующий перечень имущества, не подлежащего безвозмездному изъятию в доход государства, содержался в Приложении № 1 к УИК РФ. На сегодняшний день таких ограничений и запретов законодателем не установлено.

Инвалидность человечества является одной из составляющих человеческого существования. Ежегодно во всем мире 3 декабря отмечается международный день инвалидов. Его главная цель заключается в продвижении прав инвалидов во всех сферах общественной жизни, а также привлечение внимания широкой общественности к проблемам инвалидов.

Инвалидность является проблемой не одного человека и даже не части населения, а общества в целом [1]. По данным Всемирной организации здравоохранения каждый шестой человек в мире или 15% мирового населения страдает существенными ограничениями возможностей здоровья и имеют ту или иную форму инвалидности. Из них почти 200 млн человек испытывают серьезные трудности в функционировании. Количество инвалидов и их доля в общем населении любой страны — это ключевой показатель здоровья нации [2, стр. 3].

На протяжении последних лет уровень инвалидизации в России стабильно снижается. По данным Росстата количество лиц, имеющих инвалидность, в 2019 г. составило 11,9 млн человек, в 2020 г. — 11,8 млн человек, в 2021 г. — 11,6 млн человек, в 2022 г. — 11,3 млн человек, в 2023 г. — 10,9 млн человек. [Из них инвалидами I группы является 1 млн 303 тыс. 729 человек, инвалидами II группы — 4 млн 441 тыс. 985 человек, инвалидами III группы — 4 млн 539 тыс. 691 человек, дети-инвалиды — 755 тыс. 459 человек.]

По данным ФСИН России в 2023 г. количество инвалидов, находящихся в местах лишения свободы, составило 17 510 человек, в том числе осужденные, имеющие I группу инвалидности — 391 человек, II группу инвалидности — 7087 человек, III группу инвалидности — 9993 человек [<https://fsin.gov.ru/structure/medicine/statisticheskie-dannye/> (дата обращения: 27 января 2025 г.)]. По данным Судебного департамента при Верховном Суде РФ, за первое полугодие 2024 г. привлечены к уголовной ответственности и осуждены 2648 лиц, имеющих I и II группы инвалидности.

Следует согласиться с мнением С. П. Щербы о том, что осужденные инвалиды представляют собой довольно специфическую группу правонарушителей. Российское уголовно-исполнительное законодательство, принимая во внимание физические и психические особенности развития данной группы осужденных, регламентирует порядок исполнения наказаний с учетом их потребностей [3, стр. 5].

Отечественное уголовное судопроизводство в отношении лиц, имеющих инвалидность, имеет ряд особенностей, которые должны учитываться на всех стадиях процесса: 1) необходимость определения наличия у привлекаемого к уголовной ответственности лица инвалидности и ее группы; 2) обеспечение доступа к информации, адаптированной к особым потребностям инвалида; 3) создание доступной среды для лиц с ограниченными возможностями передвижения; 4) учет инвалидности в качестве смягчающего наказание обстоятельства; 5) индивидуализация наказания с учетом особых потребностей лица.

В одном из своих выступлений Президент РФ В. В. Путин подчеркнул, что не должно быть такого, чтобы человек с инвалидностью из-за физических ограничений оставался один на один со своими проблемами, фактически заперт в своей квартире [<http://www.kremlin.ru/events/president/news/69973>].

Сфера инвалидности включает в себя широкий спектр расстройств сенсорного, когнитивного, психологического или хронического характера. Наличие инвалидности у человека может означать не только возможное нарушение зрения, слуха, умственную отсталость, но и наличие физических недостатков или ограниченной подвижности. При этом подвижность может быть ограничена как в верхней, так и в нижней части тела.

Понятие «инвалид» и основания определения группы инвалидности раскрываются в ст. 1 Федерального закона от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (далее — Закон о защите инвалидов). Инвалидом признается лицо, которое имеет нарушение здоровья со стойким расстройством функций организма, обусловленное заболеваниями, последствиями травм или дефектами, приводящее к ограничению жизнедеятельности и вызывающее необходимость его социальной защиты.

Инвалиды значительно более уязвимы перед дефицитом доступности к местам, зданиям общественного пользования и транспортной системе. К примеру, люди с инвалидностью в 15 раз чаще сталкиваются с недоступностью и дороговизной перемещения на транспорте по сравнению с людьми, не имеющими инвалидности. По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно 75 млн человек нуждаются в инвалидных колясках. Учитывая изложенное, барьеры, связанные с инвалидностью, усиливают социальную недостаточность, испытываемую людьми с инвалидностью. Решение проблем инвалидов имеет многовекторные направления — и общество, и государства должны стремиться убирать указанные барьеры на пути социальной интеграции инвалидов.

В научной литературе вопросам соблюдения прав лиц, имеющих инвалидность, также уделяется особое внимание [5].

В соответствии со ст. 12 Федерального закона от 15 декабря 2001 г. № 166-ФЗ «О государственном пенсионном обеспечении в Российской Федерации», п. 2 Правил признания лица инвалидом, утвержденных постановлением Правительства РФ от 5 апреля 2022 г. № 588, признание гражданина инвалидом и установление группы инвалидности производятся федеральными учреждениями медико-социальной экспертизы в порядке, предусмотренном Законом о защите инвалидов. Определение нуждаемости инвалида в получении тех или иных видов помощи осуществляется путем оформления индивидуальной программы реабилитации, которой определяется объем мероприятий и технических средств инвалида, с учетом данных о его состоянии здоровья.

В соответствии с Законом о защите инвалидов индивидуальная программа реабилитации обязательна к исполнению органами государственной власти и местного самоуправления, а указанные в ней мероприятия, услуги и технические средства можно получить на безвозмездной основе. Согласно ст. 11.1 Закона к техническим средствам реабилитации инвалидов относятся устройства, содержащие технические решения, в том числе специальные, используемые для компенсации или устранения стойких ограничений жизнедеятельности инвалида.

Законодатель относит к техническим средствам реабилитации инвалидов: 1) специальные средства для самообслуживания; 2) специальные средства для ухода; 3) специальные средства для ориентирования, общения и обмена информацией; 4) специальные средства для обучения, образования и занятий трудовой деятельностью; 5) протезные изделия; 6) специальное тренажерное и спортивное оборудование, спортивный инвентарь; 7) специальные средства для передвижения (кресла-коляски).

Решение об обеспечении инвалидов техническими средствами реабилитации принимается при установлении медицинских показаний. Отметка о наличии медицинских показаний для приобретения инвалидом или законными представителями ребенка-инвалида транспортного средства за счет собственных средств в индивидуальной программе дает право инвалидам (детям-инвалидам) или их законным представителям в силу п. 1 ст. 17 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» получить только компенсацию в размере 50% от уплаченной ими страховой премии по договору обязательного страхования ОСАГО, поскольку по смыслу ст. 11 Закона о защите инвалидов транспортные средства не относятся к техническим средствам реабилитации инвалидов. Поэтому обеспечение инвалидов автомобилями не является обязанностью государства.

До 1 января 2005 г. ч. 5 ст. 30 Закона о защите инвалидов было предусмотрено, чтобы инвалиды, имевшие соответствующие медицинские показания, обеспечивались автотранспортными средствами бесплатно или на льготных условиях. После указанной даты нормативное регулирование о бесплатном обеспечении инвалидов транспортными средствами утратило силу.

Адаптивный автомобиль для данной категории лиц — это средство социальной реабилитации, наличие которого позволяет инвалидам беспрепятственно передвигаться до мест первой необходимости, в том числе поликлиник, больниц, аптек и др.

В письме Минтруда России от 15 сентября 2015 г. № 13-5/В-1367 разъяснено, что транспортное средство не входит в федеральный перечень реабилитационных мероприятий, технических средств и услуг, предоставляемых инвалиду, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 30 декабря 2005 г. № 2347-р, предоставляемых инвалидам бесплатно за счет

средств федерального бюджета. Вместе с тем транспортное средство является одним из видов реабилитации, специалисты учреждений медико-социальной экспертизы правомочны вносить в индивидуальную программу реабилитации инвалида все необходимые инвалиду реабилитационные мероприятия, в том числе заключения о наличии медицинских показаний для приобретения инвалидом транспортного средства за собственный счет либо других разрешенных источников, и рекомендации по специальному оборудованию автомобиля техническими устройствами: электрическим поворотным-выдвижным механизмом автокресла, электрическим средством для погрузки инвалидного кресла-коляски, средствами для фиксации кресла-коляски в транспортном средстве и др.

Как отметил Конституционный Суд РФ, для инвалидов использование транспортного средства является одним из важнейших условий обеспечения их жизнедеятельности, поскольку транспортное средство призвано компенсировать ограничение способности указанных лиц к передвижению и обеспечить удовлетворение их повседневных потребностей в проезде к социально значимым учреждениям (здравоохранения, образования, культуры и т.п.) и другим объектам и тем самым способствовать их адаптации к бытовой, общественной, профессиональной и иной деятельности [Постановление Конституционного Суда РФ от 27 июня 2017 г. № 17-П «По делу о проверке конституционности абзаца первого пункта 1 статьи 17 Федерального закона “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств” в связи с запросом мирового судьи судебного участка № 1 Выксунского судебного района Нижегородской области»].

На сегодняшний день единственная категория граждан, для которой предусматривается предоставление права на получение специальных транспортных средств, — это лица, пострадавшие в результате несчастного случая на производстве и профессионального заболевания. Условиями получения государственной услуги по обеспечению инвалида автомобилем являются наличие соответствующих медицинских показаний в индивидуальной программе реабилитации и отсутствие противопоказаний к вождению. Основными медицинскими показаниями к выдаче транспортного средства являются травмы опорно-двигательного аппарата.

Транспортное средство документально оформляется на нового собственника. По истечении семи лет Социальный фонд России обязан поменять автомобиль на новый, если учреждение медико-социальной экспертизы подтвердит его необходимость пострадавшему. Вопрос о марке автомобиля будет решаться путем проведения аукциона в силу Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», с учетом того, что автомобиль должен быть российского производства, и на нем устанавливаются специальные устройства для ручного управления с учетом физических возможностей пострадавших.

Первоначально пострадавших обеспечивали автомобилями марки «Ока», затем «ВАЗ-2105» и «ВАЗ-2107», а с 2015 г. — лицам, имеющим инвалидность, предоставляются автомобили марки «Лада Гранта».

Изучение судебной практики показало, что случаи, при которых суд может столкнуться с решением вопроса о конфискации транспортного средства, затрагивающего права инвалидов, условно можно разделить на три группы: 1) собственник автомобиля, являющийся нарушителем, имеет инвалидность I, II или III группы; 2) собственник не является инвалидом, но автомобиль специально оборудован под потребности и нужды ребенка-инвалида и используется для его перевозки; 3) собственник не является инвалидом, но автомобиль специально оборудован под потребности и нужды близкого родственника, являющегося инвалидом, и используется для его перевозки.

На практике возможно возникновение ситуации, когда инвалид, получивший на основании индивидуальной программы реабилитации от государства автомобиль для передвижения, совершил повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения. Аналогичная ситуация может возникнуть и в случае выделения государством автомобиля ребенку-инвалиду, который в дальнейшем регистрируется на одного из его законных представителей. При изложенных обстоятельствах родитель также может выступить нарушителем Правил дорожного движения. И в первом, и во втором случаях транспортное средство предоставляется лицам, имеющим инвалидность, для полноценного участия и существования в обществе. Безусловно, конфискация автомобиля при изложенных обстоятельствах должна состояться. Но через несколько лет государство вновь обязано предоставить автомобиль инвалиду, если он указан в индивидуальной программе реабилитации.

С одной стороны, по смыслу положений п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ автомобиль выступает как специальная разновидность орудия (средства) совершения умышленного преступления, указанные положения закона направлены на конфискацию не любого имущества, принадлежащего виновному, а лишь автомобиля, использованного им при совершении определенных умышленных преступлений против безопасности дорожного движения. При этом каких-либо исключений из установленных правил в зависимости от принадлежности обвиняемого к той или иной социальной категории, в том числе имеющих инвалидность, уголовный закон не содержит. В дополнение к этому выведение из сферы действия уголовно-правовой нормы о конфискации автомобиля лиц, имеющих инвалидность и совершивших преступления с использованием принадлежащего им транспортного средства, привело бы к неоправданной по своим последствиям положительной дискриминации (режиму наибольшего благоприятствования) таких лиц по сравнению с иными категориями осужденных, что нарушило бы конституционный принцип равенства всех граждан перед законом и судом (ст. 19 Конституции РФ).

С другой же стороны, если из материалов уголовного дела усматривается нуждаемость инвалида в использовании собственного автомобиля для удовлетворения его базовых повседневных потребностей и невозможность поддерживать его жизнедеятельность как лица с ограниченными возможностями в отсутствие специально оборудованного транспортного средства, а в индивидуальной программе реабилитации и абилитации инвалида, выданной федеральным государственным учреждением медико-социальной экспертизы, у подсудимого, имеющего инвалидность, присутствуют медицинские показания для приобретения транспортного средства за счет собственных средств либо средств других лиц или организаций, почему бы не рассмотреть вопрос о возможности сохранения автомобиля в семье инвалида ввиду безусловной необходимости наличия транспортного средства для его реабилитации?

Кроме этого анализ действующего законодательства показал, что в нем присутствуют определенные противоречия в нормах уголовного и гражданско-процессуального законодательства, что может негативным образом сказаться на исполнении судебных решений в части конфискации транспортных средств у лиц, имеющих инвалидность.

Так, в соответствии с абз. 10 ч. 1 ст. 446 ГПК РФ взыскание по исполнительным документам не может быть обращено на принадлежащие гражданину-должнику на праве собственности средства транспорта и другое необходимое гражданину-должнику в связи с его инвалидностью имущество. Приведенные нормы гражданско-процессуального законодательства запрещают обращение взыскания по исполнительным документам не на любое принадлежащее гражданину-должнику, являющемуся инвалидом, средство транспорта, а только на такое, которое абсолютно необходимо ему в связи с наличием у него инвалидности. Данная норма продублирована в Методических рекомендациях по выявлению и расследованию преступлений, предусмотренных статьей 312 Уголовного кодекса Российской Федерации «Незаконные действия в отношении имущества, подвергнутого описи или аресту либо подлежащего конфискации» (утверждены ФССП России 25 апреля 2012 г. № 04-7).

Вместе с тем положения ст. 104.1 УК РФ, предусматривающие конфискацию автомобиля, не содержат запрета для принятия решения об изъятии транспортного средства, если его собственник является инвалидом.

В настоящее время вопросы определения приоритета норм гражданско-процессуального и уголовного законодательства при изложенных обстоятельствах судебной практикой разрешаются в пользу уголовного закона.

Так, приговором Ленинского районного суда г. Магнитогорска Челябинской области от 4 октября 2023 г. О. осуждена по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ и ей назначено наказание в виде обязательных работ на срок 200 часов с лишением права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами на срок два года. Кроме этого, судом отменен арест, ранее наложенный на автомобиль марки «Лада Гранта», принадлежавший осуж-

денной. Основанием для неприменения п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ явилось совершение административного правонарушения 6 марта 2021 г., т.е. до вступления в законную силу Федерального закона от 14 июля 2022 г. № 258-ФЗ [Архив Ленинского районного суда г. Магнитогорска Челябинской области за 2023 год: уголовное дело № 1-625/2023]. Не согласившись с принятым решением, государственный обвинитель обжаловал приговор, аргументировав свою позицию тем, что вопреки выводам суда, положения об обратной силе уголовного закона, предусмотренные ст. 10 УК РФ, в данном случае не применимы, поскольку внесенные изменения не устраняли либо устанавливали преступность деяния, не были связаны с вопросами назначения наказания, а определяли порядок распоряжения имуществом, являющегося средством совершения преступления. Челябинский областной суд постановил конфисковать автомобиль осужденной [апелляционное постановление Челябинского областного суда от 27 ноября 2023 г. по делу № 10-7545/2023].

Не согласившись с принятым решением, адвокат обжаловал апелляционное постановление в Седьмой кассационный суд общей юрисдикции. В обоснование доводов защитник указал, что судами первой и апелляционной инстанций были нарушены права осужденной, поскольку лишение семьи единственного транспортного средства кардинально ухудшит условия жизни ребенка-инвалида I группы, который признан судом недееспособным. Кроме этого, конфискованный автомобиль состоял в Федеральном реестре инвалидов, на нем установлен специальный знак, предоставляющий право парковки на специальных местах для инвалидов и лиц, осуществляющих перевозку инвалида, т.е. автомобилю фактически присвоен специальный статус, предназначенный для перевозки инвалидов. В дополнение к изложенному лишение семьи транспортного средства полностью перекроет удовлетворение жизненно необходимых человеческих потребностей, исключит какие-либо перемещения двух инвалидов I группы, в том числе их доставку в медицинские учреждения и создаст затруднения в передвижении до работы супруга осужденной, являющегося единственным кормильцем семьи. Проверив законность доводов защитника, Седьмой кассационный суд сослался на императивность нормы о конфискации и оснований для изменения судебных решений не установил [кассационное постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 2 июля 2024 г. № 77-2199/2024]. Аналогичная позиция высказана Шестым кассационным судом общей юрисдикции по уголовному делу в отношении Р., осужденного Калининским районным судом г. Уфы Республики Башкортостан [постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 16 октября 2024 г. по делу № 77-3359/2024].

Приговором Салаватского межрайонного суда Республики Башкортостан от 13 ноября 2023 г. М. осужден по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ и у него конфискован автомобиль марки «*Chevrolet Cobalt*». После апелляционного обжалования приговор межрайонного суда оставлен без изменения. Адвокат

обжаловал вынесенные по делу решения, указав, что осужденный является инвалидом и самостоятельно не может передвигаться, а конфискованный автомобиль специально оборудован для перевозки инвалидов, что подтверждается соответствующей документацией.

Проверив законность принятых решений по делу, Шестой кассационный суд не поддержал доводы защитника, сославшись на то, что уголовный закон не связывает принятие судом решения о конфискации имущества с какими-либо иными, помимо предусмотренных п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ, обстоятельствами, в том числе данными о личности виновного и его состоянии здоровья [постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 14 августа 2024 г. по делу № 77-2762/2024].

Приговором Борского городского суда Нижегородской области от 15 июня 2024 г. у В., осужденного по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ, конфискован автомобиль марки «BMW 520i». Как следует из материалов дела, В. является инвалидом III группы и совершил инкриминируемое преступление на принадлежащем ему автомобиле. При обсуждении довода подсудимого и его защитника о том, что автомобиль ему необходим для передвижения, поскольку он является инвалидом, суд указал, что положения ст. 104.1 УК РФ не предусматривают никаких исключений для данной категории граждан и транспортное средство подлежит безусловной конфискации. Кроме этого суд указал, что В. не лишен возможности пользоваться другими видами транспорта, в частности, услугами такси [Архив Борского городского суда Нижегородской области за 2023 год: уголовное дело № 1-206/2023]. Апелляционным постановлением Нижегородского областного суда от 28 августа 2023 г. приговор суда в части конфискации автомобиля оставлен без изменения. Не согласившись с принятыми решениями, осужденный обжаловал их в кассационную инстанцию, указав, что автомобиль для него и его семьи является единственным транспортным средством и объективно он ему необходим для обеспечения его жизненно важных потребностей. Автор жалобы сослался на то, что в соответствии с медицинским заключением он имеет серьезные нарушения опорно-двигательного аппарата, является инвалидом III группы, в связи с чем лишен возможности свободного передвижения пешком и в отсутствие транспортного средства лишен возможности посещения медицинских организаций, продуктовых и хозяйственных магазинов и аптек, отмечал что автомобиль использовался для перемещения детей от места жительства до места учебы, центров дополнительного образования, обучения и обратно. Первый кассационный суд общей юрисдикции оставил решения судов первой и апелляционной инстанций без изменения [постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 30 января 2024 г. по делу № 77-269/2024.].

В случае установления нуждаемости близкого родственника подсудимого в транспортном средстве судебная практика также пошла по пути конфискации спорных автомобилей.

Приговором Березниковского городского суда Пермского края от 29 декабря 2023 г. у Б., осужденного по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ, конфискован автомобиль марки «Nissan Terrano» [Архив Березниковского городского суда Пермского края за 2023 год: уголовное дело № 1-654/2023.]. Защитник обжаловал приговор в Пермский краевой суд. В обоснование своих доводов он указал, что при решении вопроса о конфискации транспортного средства суд оставил без внимания сведения о необходимости осуществления ухода его подзащитным за недееспособной матерью, являющейся инвалидом, и необходимость посещения ею медицинских учреждений. По результатам проверки законности приговора суд апелляционной инстанции оставил жалобы адвоката без удовлетворения, указав, что доводы о необходимости осуществления ухода за матерью, являющейся инвалидом, не исключают правильность выводов суда о конфискации транспортного средства [апелляционное постановление Пермского краевого суда от 20 февраля 2024 г. по делу № 22-948/2024.].

Отвечая на поставленный вопрос о целесообразности конфискации транспортных средств у инвалидов, в первую очередь, следует положить на чашу весов — права конкретного человека и безопасность жизни неограниченного количества участников дорожного движения. Можно этому возразить и сказать, что в случае конфискации транспортного средства инвалид может воспользоваться услугами такси и общественного транспорта. Но в России для инвалидов пока не создана система скоростного автобусного сообщения, а количество автомобилей-такси, оборудованных под инвалидов-колясочников, не отвечает спросу потребителей. Кроме этого, возможно, сложится и такая ситуация, при которой характер заболевания инвалида исключает возможность использования общественного транспорта или такси. При этом лица, имеющие инвалидность, как и остальные, имеют право на достаточный уровень жизни и социальную защиту в условиях, обеспечивающих их достоинство, способствующих их уверенности в себе и облегчающих им активное участие в жизни общества. Они обладают теми же потребностями, что и все другие люди: в здравоохранении и благополучии, в экономической и социальной безопасности, в обучении и развитии своих навыков.

Конфискация транспортного средства у лица, имеющего инвалидность, совершившего преступление в сфере безопасности дорожного движения, представляет собой сложную правовую проблему, поскольку она затрагивает ряд важных аспектов. Во-первых, конфискация транспортного средства, являющегося средством передвижения и социальной интеграции инвалида, может привести к существенному ограничению его возможностей: на участие в общественной жизни, поддержание социальных контактов и др. Во-вторых, конфискация не должна приводить к чрезмерным и неоправданным социальным последствиям для данной категории лиц, часто находящихся в уязвимом положении. В-третьих, факт нуждаемости долж-

ника в транспортном средстве определяется судом в каждом конкретном случае с учетом обстоятельств дела.

В заключение отметим, что статистические показатели подтверждают вывод, что число людей, страдающих любой формой инвалидности, составляет значительную часть населения мира. Обязанность общества и государства на местном, национальном и международном уровнях заключается в том, чтобы устранить барьеры на пути к участию инвалидов в жизни общества и инвестировать достаточный объем средств, знаний и опыта, чтобы раскрыть огромный потенциал людей с инвалидностью. На наш взгляд, в исключительных случаях, в целях обеспечения самого подсудимого и лиц, находящихся на его иждивении, средствами, необходимыми для нормального существования, в целях поддержания достойного уровня жизни и обеспечения своевременного и надлежащего доступа к медицинской помощи, наличия уведомления о размещении сведений о спорном транспортном средстве в ФГИС «Федеральный реестр инвалидов», не следует применять нормы о конфискации автомобилей в императивном порядке. Полагаем, что в исключительных случаях суд вправе отказать от конфискации автомобилей. Речь идет о тех случаях, когда у подсудимого нарушены функции нижних конечностей и опорно-двигательного аппарата, вызывающие необходимость использования костылей и кресла-коляски, подсудимый нуждается (бессрочно) в медикаментозной терапии, специальных средствах и приспособлениях по оборудованию жилого помещения, в транспортном средстве, а также о тех случаях, когда автомобиль был приобретен для ребенка-инвалида. В качестве альтернативного варианта для решения возникшей проблемы возможно рассмотреть вопрос об установлении алкозамков на автомобиле, выдаваемые от имени государства на безвозмездной основе лицам, имеющим инвалидность, а также детям-инвалидам. Установление указанного оборудования исключит допуск нетрезвого водителя к управлению транспортным средством. Подобный подход, способствуя гуманизации уголовного законодательства в отношении инвалидов, окажет положительное влияние на дифференциацию и гуманизацию уголовной ответственности и наказания, обеспечивая возможность более тщательного изучения личности каждого осужденного с инвалидностью на всех стадиях уголовного процесса.

Список источников

1. Лагункина, В. И. Социальная реабилитация инвалидов: социологический аспект : автореф. дис. ... канд. социологич. Наук / В. И. Лагункина. — Москва, 2000.
2. Ле Тхань Туен. Обеспечение безопасной транспортабельности инвалидов: автореф. дис. ... канд. техн. наук / Туен Ле Тхань. — Москва, 2012.
3. Щерба, С. П. Исполнение наказания в виде лишения свободы в отношении инвалидов: международные стандарты, законодательство и опыт России : монография / С. П. Щерба. — Москва : Юрлитинформ, 2015.

4. Шакирова, Э. Инвалиды — анализ ситуации по работе с ними / Э. Шакирова // Трудовое право. — 2024. — № 8. — С. 59—66.

References

1. Lagunkina, V. I. Sotsial'naya reabilitatsiya invalidov: sotsiologicheskiy aspekt [Social rehabilitation of disabled people: sociological aspect]: avtoref. dis. ... kand. sotsiologich. Nauk / V. I. Lagunkina. — Moskva, 2000.
2. Le Tkhan' Tuyen. Obespecheniye bezopasnoy transportabel'nosti invalidov [Ensuring safe transportation of disabled people]: av-toref. dis. ... kand. tekhn. nauk / Tuyen Le Tkhan'. — Moskva, 2012.
3. Shcherba, S. P. Ispolneniye nakazaniya v vide lisheniya svobody v otnoshenii invalidov: mezhdunarodnyye standarty, zakonodatel'stvo i opyt Rossii : mono-grafiya [Execution of punishment in the form of imprisonment for disabled people: international standards, legislation and experience of Russia] / S. P. Shcherba. — Moskva : Yurlitinform, 2015.
4. Shakirova, E. Invalidy — analiz situatsii po rabote s nimi [Disabled people - analysis of the situation in working with them] / E. Shakirova // Trudovoye pravo. — 2024. — № 8. — S. 59—66.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Научная статья
УДК 343.214

Оставление ребенка в автомобиле: юридическая ответственность и предупреждение правонарушений (сравнительно-правовой анализ)

Нагорная Ирина Игоревна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. Оставление ребенка в автомобиле без присмотра — актуальная проблема, требующая адекватных правовых решений. Оно может быть совершено намеренно, или о ребенке могут забыть, что объясняется особенностями работы человеческого мозга при решении повседневных задач. Один из главных рисков оставления ребенка в автомобиле — тепловой удар. В Российской Федерации имеется законодательная база для привлечения к юридической ответственности за данное деяние: если ребенку до 7 лет не был причинен вред и не возникла реальная угроза причинения вреда, возможна ответственность по КоАП РФ. Однако штраф в размере 500 руб. по ч. 1 ст. 12.19 КоАП не представляется адекватным наказанием для тех, кто совершает деяние не впервые. Следует предусмотреть более строгое наказание или обсудить возможность введения состава преступления с административной преюдицией. В иных случаях может наступать уголовная ответственность за оставление в опасности, причинение тяжкого вреда здоровью или смерти по неосторожности, если субъект не действовал с прямым или косвенным умыслом на причинение вреда. Для установления умысла следует выяснить мотивы субъекта, наличие специальных знаний о последствиях оставления ребенка, очевидность того, что ситуация была опасной. Изучение зарубежного опыта показывает необходимость обеспечения более полной правовой защиты лиц, которые извлекают ребенка из машины в случае непосредственной угрозы для его жизни или здоровья. Требуется закрепить положения о мнимой крайней необходимости в разъяснениях Пленума Верховного Суда РФ. Для предупреждения указанных деяний следует вести более широкое информирование об опасности оставления ребенка в автомобиле, а для предотвращения ненамеренного оставления ребенка — использовать технические средства оповещения о необходимости проверить заднее сидение автомобиля.

Ключевые слова: оставление ребенка в автомобиле; оставление в опасности; нарушение правил парковки; крайняя необходимость; причинение смерти по неосторожности; тепловой удар; косвенный умысел.

Для цитирования: Нагорная И. И. Оставление ребенка в автомобиле: юридическая ответственность и предупреждение правонарушений (сравнительно-правовой анализ) // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 91–105.

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Original article

Leaving a child inside a car: legal liability and crime prevention (comparative legal analysis)

Irina Ig. Nagornaya,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Leaving a child unattended inside a car is a crucial issue that requires adequate legal solutions. It may be done intentionally, or a child may be forgotten, which is explained by peculiarities of a human brain when solving everyday problems. One of the main risks of leaving a child inside a car is a heat stroke. The Russian Federation has a legislative basis for bringing to legal responsibility for this act. If a child under 7 years of age is not harmed and there is no real threat of harm, there is a possible liability under the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation. However, a 500 ruble fine under Part 1 of Article 12.19 of the Code of Administrative Offenses is not an adequate punishment for those who commit the act more than once. There should be envisaged a more severe penalty or discussed a possibility to introduce a crime with an administrative prejudice. In other cases, criminal liability may arise for leaving in danger (child endangerment), causing serious bodily harm or death by negligence, if the subject did not act with direct or indirect intent to cause harm. To establish intent, it is necessary to clarify the motives, the presence of special knowledge about the consequences of leaving a child, and the evidence that the situation is dangerous. A study of foreign experience shows the need to provide more comprehensive legal protection for persons who remove a child from a car in cause of an immediate threat to his or her life or health. It is necessary to consolidate the provisions on imaginary extreme necessity in the explanations of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation. In order to prevent the said actions, it is crucial to provide more information about the danger of leaving a child inside a car, and to prevent the unintentional leaving of a child, it is necessary to use technical means of notification about the need to check the back seat of the car.

Keywords: leaving a child inside a car; leaving in danger (endangerment); violation of parking rules; extreme necessity; causing death by negligence; heat stroke; indirect intent.

For citation: Nagornaya I.I. Leaving a child inside a car: legal liability and crime prevention (comparative legal analysis // Transport law and security. 2025; (1(53)):91–105.

© Нагорная И. И., 2025

Введение

Оставление ребенка в автомобиле родителями или иными лицами, которые обязаны осуществлять присмотр за ребенком, является проблемой, на которую обращают внимание в различных странах, поскольку в ряде случаев оно влечет самые трагические последствия.

В Российской Федерации с 2015 г. начала проводиться информационная акция «Не паркуй ребенка», направленная на информирование населения о недопустимости оставления ребенка в автомобиле и возможных последствиях такого оставления [URL: https://21.xn--b1aew.xn--p1ai/press/Policija_i_SMI/digest/item/6601310 (дата обращения: 25 января 2025 г.)], а два года спустя были внесены изменения в Правила дорожного движения, запрещающие оставлять ребенка одного в автомобиле во время стоянки.

В информационных публикациях имеются ссылки, в том числе на зарубежный опыт, прежде всего опыт США [URL:

<https://iz.ru/1288735/svetlana-ermolaeva/v-poiskakh-grustnogo-bebi-rossiiane-prodolzhaiut-zabyvat-v-avto-detei> (дата обращения: 25 января 2025 г.)], в которых давно ведутся исследования данного негативного явления с правовой, медицинской, технической и иных точек зрения и имеются богатые статистические данные. Именно поэтому нами будут рассмотрены доктринальные и законодательные источники указанного государства.

Оставление ребенка в автомобиле: различные ситуации и их причины

Данная проблема охватывает случаи как намеренного оставления ребенка в автомобиле, так и те ситуации, когда о ребенке забывают [2, р. 29].

Намеренное оставление ребенка в автомобиле может иметь место, когда родители или иные субъекты, обязанные осуществлять за ребенком контроль, хотят быстрее сделать необходимые дела. В некоторых случаях ребенок засыпает в автомобиле или сам не желает идти с родителями.

При этом родители часто недооценивают риски оставления ребенка в автомобиле. Среди таковых выделяют риск того, что автомобиль попадет в дорожно-транспортное происшествие, съедет с горки, в том числе в водоем, будет эвакуирован или угнан. Также ребенок может нанести себе травму, переохладиться, запутаться в ремне безопасности, упасть из открытого окна, подвергнуться нападению и т.п. [3; 10, стр. 59]

Одним из основных рисков является получение ребенком теплового удара. Под последним понимается «состояние гипертермии, вызванное интенсивным тепловым воздействием и сопровождающееся нарушением деятельности различных органов и систем», при этом «в отличие от солнечного удара, тепловой удар не обязательно возникает под влиянием солнечных лучей, ... может развиваться как на открытом пространстве, так и в помещении, как в солнечную, так и в пасмурную погоду» [9, стр. 26]. Дети более подвержены тепловому удару, чем взрослые, что объясняется незрелыми механизмами терморегуляции [9, стр. 26]. Ребенок имеет более высокую скорость метаболизма и большее отношение площади поверхности тела к его массе, а также меньший объем крови для отвода тепла и более низкую скорость потоотделения [1, р. 93].

Температура тела у детей способна повышаться в три раза быстрее, чем у взрослых. Одно из распространенных заблуждений заключается в том, что тепловой удар может случиться только при экстремально высоких температурах — на самом деле дети могут получить его даже в нежаркое время года. Еще одно заблуждение состоит в том, что приоткрытое окно поможет снизить температуру в автомобиле, — в реальности это практически на нее не влияет [4, р. 8].

В некоторых ситуациях родители или иные субъекты желают причинить вред ребенку либо сознательно допускают или относятся безразлично к причинению такого вреда. Именно поэтому важно выяснить мотивы, по которым ребенок был оставлен в автомобиле, понять, не было ли это вызвано желанием избавиться от ребенка. О безразличном же отношении

к причинению вреда можно говорить, в частности, когда, будучи хорошо осведомленными о всех рисках, виновные сознательно оставляют ребенка в автомобиле при высокой температуре воздуха на длительное время.

Ненамеренное оставление ребенка имеет место, когда о ребенке забывают. Это может случиться, например, если ребенок уснул и перестал напоминать о своем присутствии.

Многие ошибочно полагают, что ненамеренно оставить ребенка на заднем сидении автомобиля невозможно, однако исследования показывают, что это может случиться с каждым человеком: такова особенность человеческого мозга. При выполнении повседневных задач включается часть мозга, отвечающая за привычные действия, и человек действует на «автопилоте». Если при этом последовательность привычных действий изменяется, в памяти может произойти «провал» и родитель способен забыть ребенка на заднем сидении, отправившись по своим делам и будучи уверенным, что отдал его под присмотр, например, в детский сад [4, р. 80; 13, стр. 929—930]. Подобное явление иногда называют «синдром забытого ребенка», ему может способствовать недостаток сна и эмоциональное истощение, которые испытывают многие родители в первые годы жизни детей [3, р. 12].

Каждая из описанных ситуаций нуждается в самостоятельном анализе с точки зрения юридической ответственности, а также мер, которые необходимо принять для ее предотвращения. Рассмотрим, как эти задачи решаются в России и США.

Опыт Российской Федерации

Постановлением Правительства РФ от 28 июня 2017 г. № 761 было внесено дополнение в п. 12.8 Правил дорожного движения Российской Федерации, запрещающее оставлять в транспортном средстве на время его стоянки ребенка в возрасте младше 7 лет в отсутствие совершеннолетнего лица. Нарушение указанного запрета влечет административную ответственность по ч. 1 ст. 12.19 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) «Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств».

Рассматриваемое дополнение направлено на недопущение тяжких последствий, которые могут наступить, если ребенок надолго останется в автомобиле. Выбор семилетнего возраста объясним российскими традициями: считается, что ребенок, достигший школьного возраста, более самостоятелен и может какое-то время находиться без присмотра [5, стр. 88—89].

Некоторым несовершенством правового регулирования можно считать отсутствие указания на то, что за ребенком могут с определенного возраста присматривать старшие дети. Однако это является общей проблемой, которую законодатель пока не желает решать, поскольку в таком случае придется решать и вопрос об ответственности старшего несовершенно-

летнего. Поэтому новое правило сформулировано вполне корректно с учетом действующего правового регулирования.

Однако санкция ч. 1 ст. 12.19 КоАП РФ предусматривает лишь предупреждение или административный штраф в размере 500 руб. Представляется, что такие меры адекватны только в случаях, если правонарушение было совершено впервые (фактически, а не юридически).

Под стоянкой понимается «преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более пяти минут по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства» (абз. 58 п. 1.2 Правил дорожного движения). Запрет на оставление ребенка в транспортном средстве не распространяется на случаи остановки, т.е. преднамеренного прекращения движения транспортного средства на время до пяти минут, а также на большее время, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства (абз. 34 п. 1.2 Правил дорожного движения).

При этом следует понимать, что возможно привлечение лица к уголовной ответственности, если ребенку был причинен вред или имела место угроза его жизни или здоровью.

В таких случаях к виновному лицу может применяться ст. 125 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ) «Оставление в опасности», а также ч. 1 ст. 109 или ч. 1 ст. 118 УК РФ, если в результате оставления ребенка в автомобиле ему была причинена по неосторожности смерть или тяжкий вред здоровью.

Отметим, что на практике в ряде случаев содеянное квалифицируется по ст. 125 УК РФ даже при наличии указанных последствий. Однако такая квалификация может быть правильной, только если общественно опасные последствия наступили «в результате действия факторов, не охватываемых сознанием и не предвидимых виновным» [14, стр. 81]. Последнее случается редко, поскольку ст. 125 УК РФ должна применяться только при наличии реальной (а не предполагаемой) угрозы (опасности) для жизни и здоровья, осознаваемой субъектом преступления. При наличии реальной угрозы последствия могут не наступить либо в результате благоприятного стечения обстоятельств, либо по причине вмешательства третьих лиц. Если реальная угроза, осознаваемая виновным, реализовалась, виновный должен быть привлечен к ответственности по ч. 1 ст. 109 или ч. 1 ст. 118 УК РФ, а не по ст. 125 УК РФ.

Следует подчеркнуть, что, несмотря на существующую в российской доктрине уголовного права точку зрения о невозможности причинения путем бездействия [6, стр. 175], судебной практике известно немало решений, подтверждающих, что при бездействии обязанного лица может наступать ответственность за умышленное или неосторожное причинение вреда. [См., например: приговор Калужского областного суда от 2 марта 2023 г. по делу № УК-2-2/2023 (2-20/2022)]. Мать осуждена за убийство с

косвенным умыслом малолетнего, заведомо для нее находящегося в беспомощном состоянии, с особой жестокостью. На протяжении полутора месяцев она бездействовала: не кормила ребенка, не достигшего одного года, в соответствии с возрастом и потребностями.]

Отсутствие реальной опасности для ребенка влечет прекращение уголовного дела по ст. 125 УК РФ в связи с отсутствием состава преступления. Так, ребенок младше трех лет оставался на протяжении получаса в автомобиле в детском кресле на парковке, пока его мать была в магазине. Суд кассационной инстанции постановил, что реальная опасность для ребенка отсутствовала: на улице и в автомобиле не было жарко, ребенок был пристегнут и поэтому не мог упасть или сделать что-то опасное для себя. Уголовное дело по ст. 125 УК РФ было прекращено [постановление президиума Красноярского краевого суда от 15 октября 2019 г. № 44у-256/2019].

Отсутствие реальной опасности может повлечь прекращение уголовного дела и по ч. 1 ст. 109 или ч. 1 ст. 118 УК РФ, поскольку в таком случае субъект не предвидит, не должен и не может предвидеть наступление общественно опасных последствий, т.е. имеет место невиновное причинение вреда (казус). Вред наступает в связи с неблагоприятным стечением обстоятельств.

При оставлении ребенка в автомобиле также может иметь место умышленное преступление. Речь идет об убийстве (ст. 105 УК РФ) или об умышленном причинении вреда здоровью различной степени тяжести (ст. 111, 112, 115 УК РФ). При наличии прямого умысла на причинение того или иного вреда и ненаступлении общественно опасных последствий содеянное квалифицируется как покушение на конкретное преступление. При косвенном умысле содеянное квалифицируется по фактически наступившим последствиям.

Отграничение легкомыслия от косвенного умысла может представлять существенную проблему, связанную как с доказыванием, так и с правильной уголовно-правовой оценкой обстоятельств содеянного.

Легкомыслие, как и косвенный умысел, согласно формулировке уголовного закона предполагает, что субъект предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своего деяния и не желает их наступления. При этом, как отмечает А. И. Рарог, при косвенном умысле нельзя понимать указанное нежелание как «негативное отношение к вредным последствиям, как активное нежелание, т.е. стремление избежать наступления последствий... это отношение является позитивным, одобрительным, хотя у виновного и нет прямой заинтересованности в причинении вредных последствий» [12, стр. 81]. При легкомыслии же субъект стремится именно предотвратить наступление последствий, имея расчет на определенные обстоятельства, хотя такие обстоятельства оказываются недостаточными. При легкомыслии виновный не должен рассчитывать на «авось», на то, что все каким-то чудом обойдется, он должен предпринимать реальные усилия. В рассматриваемых нами случаях о та-

ких усилия может свидетельствовать приоткрытое окно в автомобиле, если субъект ошибочно полагает, что подобная мера эффективна, стремление оставить ребенка на максимально короткий промежуток времени и т.п.

Кроме того, в литературе указывается, что предвидение при легкомыслии отличается от такового при косвенном умысле. Косвенный умысел предполагает предвидение реальной возможности наступления общественно опасных последствий (в данном конкретном случае), а легкомыслие — абстрактную возможность, т.е. субъект представляет, что подобные действия могут повлечь опасные последствия, но не распространяет возможность их наступления на существующую ситуацию [12, стр. 84—85].

На косвенный умысел может указывать наличие у виновного специальных знаний, например, если он имеет соответствующее профессиональное образование, в частности, медицинское или же получил необходимые сведения из иных источников. Очевидно, что в указанных ситуациях субъект может гораздо лучше предвидеть возможность наступления общественно опасных последствий. Также предвидение реальной возможности наступления последствий может быть связано с конкретными фактическими обстоятельствами: в том числе если день очень жаркий, а ребенок был оставлен на длительный промежуток времени, то субъект с высокой долей вероятности предвидит реальную, а не абстрактную возможность причинения вреда.

В связи с оставлением ребенка в автомобиле возникает также вопрос о юридической ответственности за ущерб, причиненный автомобилю, при спасении такого ребенка.

Лицо не будет привлечено к уголовной ответственности, если оно действовало в состоянии крайней необходимости согласно нормам ст. 39 УК РФ. При этом должны быть соблюдены условия правомерности крайней необходимости. Устраняемая опасность должна быть непосредственной, т.е. «создающей такие условия, при которых немедленное неустранение... приведет к причинению вреда охраняемым законом интересам личности, общества или государства» [8]. Кроме того, устранение опасности иными средствами должно быть невозможно и не должно быть допущено превышения пределов крайней необходимости. Под последним понимается причинение вреда, явно не соответствующего характеру и степени угрожавшей опасности и обстоятельствам, при которых опасность устранялась. Причиненный вред не должен быть равен или превышать предотвращенный, однако при превышении пределов крайней необходимости уголовная ответственность наступает только в случаях умышленного причинения вреда.

Аналогичные положения содержатся в ст. 2.7 КоАП РФ.

Согласно ст. 1067 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) вред, причиненный в состоянии крайней необходимости, должен быть возмещен лицом, причинившим вред. Однако «учитывая обстоя-

тельства, при которых был причинен такой вред, суд может возложить обязанность его возмещения на третье лицо, в интересах которого действовал причинивший вред, либо освободить от возмещения вреда полностью или частично как это третье лицо, так и причинившего вред».

Лицо, извлекающее ребенка из автомобиля, может быть освобождено от гражданско-правовой ответственности, поскольку действует в интересах ребенка, а значит и его родителей (иных законных представителей или иных лиц, обязанных заботиться о ребенке). При этом важно установить, что опасность не могла быть устранена иными средствами. Так, в рассмотренном выше уголовном деле [постановление президиума Красноярского краевого суда от 15 октября 2019 г. № 44у-256/2019], по обстоятельствам которого ребенок был оставлен матерью в автомобиле на парковке, человек, заметивший, что ребенок плакал, попытался открыть автомобиль, но не смог этого сделать, поэтому вызвал полицию. Полицейские обнаружили, что одна из дверей автомобиля не заперта, и освободили ребенка.

В литературе подчеркивается: хотя ст. 1067 ГК РФ не упоминает, что вред, причиненный в состоянии крайней необходимости, должен быть менее значителен, чем вред предотвращенный, это правило все равно должно применяться, в том числе исходя из ст. 14 ГК РФ, содержащей требование соразмерности [11]. Другие специалисты по гражданскому праву прямо ссылаются на понятие превышения пределов крайней необходимости, закрепленное в ст. 39 УК РФ [7].

Вывод о наличии непосредственной опасности для ребенка можно сделать исходя из погодных условий, внешнего вида ребенка и т.п. Если субъект, причинивший ущерб автомобилю, заблуждался о наличии крайней необходимости, должна быть учтена его вина или отсутствие таковой при решении вопроса о привлечении его к ответственности, на что справедливо указывается в литературе [8]. Речь должна идти как об уголовной, так и об иных видах юридической ответственности.

Отметим, что, разъясняя нормы уголовного закона об обстоятельствах, исключающих преступность деяния, Пленум Верховного Суда РФ предусмотрел правила, применимые в случаях мнимой необходимой обороны и мнимого задержания лица, совершившего преступление [постановление Пленума Верховного Суда РФ от 27 сентября 2012 г. № 19 «О применении судами законодательства о необходимой обороне и причинении вреда при задержании лица, совершившего преступление»]. Эти правила могут быть использованы и для случаев мнимой крайней необходимости, что является допустимой аналогией, поскольку речь идет о расширении применения обстоятельств, исключающих преступность деяния.

Данные уточнения очень важны, так как ошибиться в характере и степени опасности, угрожающей ребенку, довольно легко: ребенок может спать или же находиться без сознания, громкий плач может свидетельствовать о простых переживаниях или же о серьезных проблемах со здоровьем.

Опыт США

По сведениям организации «Дети и безопасность в автомобиле» (*Kids and Car Safety*), в среднем в США ежегодно погибает 38 детей из-за перегрева в автомобиле. Всего с 1990 г. погибло минимум 1125 детей [URL: chrome-extensi-

si-on://efaidnbmnnnibpcajpcgglefindmkaj/https://www.kidsandcars.org/document_center/download/hot-cars/Child-Hot-Car-Deaths-Data-Analysis.pdf (дата обращения: 25 января 2025 г.)]. В Российской Федерации подобная статистика не ведется.

Перегрев, как уже указывалось, является не единственной, но важнейшей проблемой при оставлении детей в автомобиле. Поэтому законы, противодействующие данной проблеме, в США условно называют *hot car laws* (законы о горячей машине).

В 21 штате США приняты специальные законы, запрещающие оставлять детей в автомобиле. 26 штатов предусматривают более общие нормы, распространяющиеся как на детей, так и на животных. Возраст детей, закрепленный в законе, отличается: в различных штатах указывается на детей младше 5, 6, 7, 8, 11, 15 лет. В ряде штатов возраст ребенка не конкретизируется, т.е. речь идет о ребенке любого возраста. Большинство законов применяются к детям до 6 лет. Также некоторые законы предусматривают промежуток времени, на который ребенка оставлять разрешается (5 или 10 минут). В некоторых штатах допускается оставлять ребенка под присмотром старшего ребенка, достигшего возраста 12 или 14 лет [URL: https://www.finder.com/car-insurance/child-in-car-laws (дата обращения: 25 января 2025 г.)]. На федеральном уровне в США этот вопрос не урегулирован.

Рассмотрим в качестве примера § 316.6135 «Оставление детей без присмотра или контроля в транспортных средствах; наказание; полномочия сотрудника правоохранительных органов» главы 316 «Унифицированное регулирование дорожного движения в штате» раздела XXIII «Транспортные средства» Свода законов штата Флорида [URL: https://law.justia.com/codes/florida/title-xxiii/chapter-316/section-316-6135/ (дата обращения: 25 января 2025 г.)]. Согласно ч. 1 параграфа родитель, законный опекун или другое лицо, ответственное за ребенка младше 6 лет, не вправе оставлять ребенка без присмотра или контроля в автомобиле:

- на период времени, превышающий 15 минут (п. «а») или
- на любой период времени, если двигатель автомобиля работает, здоровье ребенка находится в опасности или ребенок испытывает стресс (п. «б»).

Лицо, нарушившее п. «а», наказывается за мисдиминор (менее тяжкое преступление по американскому праву, в отличие от фелонии — тяжкого преступления) 2 степени (ч. 2 § 316.6135). Нарушение п. «б» считается не-

уголовным нарушением правил дорожного движения, за которое назначается штраф от 50 до 500 долл. США (ч. 3 § 316.6135).

Согласно ч. 4 § 316.6135 любое лицо, нарушившее запрет, предусмотренный ч. 1, и тем самым причинившее ребенку тяжкие телесные повреждения, постоянную инвалидность или неизгладимое обезображивание, наказывается за фелонию 3 степени.

Часть 5 § 316.6135 уполномочивает любого сотрудника правоохранительных органов, заметившего ребенка, оставленного без присмотра в транспортном средстве, использовать любые разумно необходимые средства для его защиты и извлечения ребенка из транспортного средства. Если сотрудник правоохранительных органов не может установить местонахождение родителей, законного опекуна или другого лица, ответственного за ребенка, последний помещается под опеку Департамента по делам детей и семьи (ч. 7 § 316.6135). При изъятии ребенка необходимо поместить уведомление об этом на транспортном средстве (ч. 6 § 316.6135).

Отсутствие в конкретном штате специальных законов не означает, что лицо не будет привлечено к ответственности за оставление ребенка в автомобиле. Изучение судебной практики, в том числе по делам, имевшим место до принятия специальных законов, показывает, что виновным предъявляются обвинения в оставлении ребенка в опасности (*child endangerment*), жестоком обращении с ребенком (*child abuse*), ненадлежащем исполнении обязанностей родителями и иными специальными субъектами (*child neglect*), умышленном причинении смерти, причинении смерти по легкомыслию или небрежности [3, p. 21].

В литературе подчеркивается, что специальные запреты, устанавливающие неуголовную ответственность за оставление детей в автомобиле, эффективно воздействуют на тех правонарушителей, которые совершили деяние впервые. Наказание для тех, кто совершил деяние повторно, должно быть строже, что необходимо закрепить в законе. Неуголовные наказания должны применяться в том случае, если ребенку не был причинен вред [3, p. 53—55].

Существенным минусом является потенциальная возможность двойного привлечения к ответственности за одно и то же правонарушение (*double jeopardy*), связанная с недостаточно четким разграничением специальных и общих уголовно-правовых запретов. Однако эта проблема в большей степени связана с особенностями американского уголовного права [3, p. 47].

Кроме того, специфическими для США проблемами являются отсутствие указания на форму вины в ряде уголовно-правовых запретов и возможность применения к субъекту строгой ответственности (без установления вины) [3, p. 13—14].

Во многих штатах США приняты так называемые законы о добром самарянине, защищающие лицо, безвозмездно и добросовестно действующее в защиту других лиц. Так, ч. 2 § 768.39 «Спасение уязвимого лица или до-

машного животного из транспортного средства, иммунитет от гражданско-правовой ответственности» части 1 «Общие положения» главы 768 «Неосторожность» раздела XLV «Гражданские правонарушения» свода законов штата Флорида предусматривает иммунитет от ответственности за причинение ущерба транспортному средству для лица, которое проникает в транспортное средство силой или иным образом с целью изъятия уязвимого лица или домашнего животного, если при этом лицо соблюло следующие требования [URL: <https://law.justia.com/codes/florida/title-xlv/chapter-768/part-i/section-768-139/> (дата обращения: 25 января 2025 г.)]:

1) определило, что транспортное средство заперто или что у уязвимого лица или домашнего животного нет иного разумного способа выйти из него без посторонней помощи;

2) действует добросовестно, разумно убеждено, основываясь на известных обстоятельствах, что проникновение в транспортное средство необходимо, поскольку уязвимому лицу или домашнему животному грозит непосредственная опасность причинения вреда;

3) уведомило правоохранительные органы или вызвало службу спасения 911 до того, как проникнуть в транспортное средство или сразу же после этого;

4) не применяет бóльшую силу, чем это необходимо;

5) остается вместе с уязвимым лицом или домашним животным в безопасном месте, в разумной близости от транспортного средства, до прибытия правоохранительных органов или спасателей.

В США значительное внимание уделяется техническим средствам, предназначенным для предотвращения оставления ребенка в автомобиле. Именно они эффективны, когда родители или иные лица забывают о ребенке из-за «провала» в памяти, потому что правовые нормы, предусматривающие юридическую ответственность, не всегда могут предотвратить подобные ситуации [3, р. 14, 55].

В 2021 г. на федеральном уровне в США приняты поправки в законодательство, требующие оборудовать новые легковые автомобили системой, предупреждающей о необходимости проверки задних сидений после отключения двигателя. Данная система должна включать отчетливый звуковой и визуальный сигнал, который может быть объединен с тактильным сигналом (§ 32304B «Безопасность ребенка» главы 323 «Информация для потребителя» раздела 49 «Транспорт» свода законов США [URL: https://www.govregs.com/uscode/title49_subtitleVI_partC_chapter323_section32304B (дата обращения: 25 января 2025 г.)]). При этом закон требует принятия подзаконного нормативного правового акта, обеспечивающего исполнение данного предписания, в течение не более чем двух лет, однако до сих пор такой акт не был принят. Его принятие ожидается лишь в апреле 2025 г. [URL: <https://www.kidsandcars.org/hot-cars/hot-cars-federal-legislation-technology> (дата обращения: 25 января 2025 г.)]

Еще до принятия данных поправок ряд автопроизводителей начали устанавливать на свои автомобили подобные системы. Однако, как указывается в литературе, обеспечение автомобилей новой системой займет продолжительное время. Кроме того, на старые автомобили данное правило не распространяется. Альтернативой системе оповещения могут стать мобильные приложения, напоминающие водителю о необходимости проверки задних сидений [4, р. 82].

Технические решения, однако, не помогут в случаях, когда родители намеренно оставляют детей в автомобиле, полагая, что это не представляет опасности. В США имеются программы обучения, повышающие осведомленность родителей и иных лиц о рисках оставления ребенка в автомобиле [3, р. 50]. В частности, о таких программах упоминает п. «b» § 15620 «Правонарушения» раздела 6.7 «Закон об обеспечении безопасности детей в транспортных средствах» Кодекса транспортных средств штата Калифорния, согласно которому суд может обязать лицо, нарушившее законодательный запрет об оставлении ребенка в автомобиле, пройти соответствующее обучение [URL: <https://law.justia.com/codes/california/code-veh/division-6-7/chapter-2/section-15620/> (дата обращения: 25 января 2025 г.)].

По мнению исследователей, помимо указанных программ информацию об опасности оставления ребенка должны предоставлять государственные органы, школы, средства массовой информации [3, р. 49].

Выводы

1. В Российской Федерации существует достаточная законодательная база для привлечения к юридической ответственности родителей и иных субъектов, которые оставили ребенка в автомобиле. Правила дорожного движения и КоАП РФ позволяют ограничиться административным наказанием в тех случаях, когда оставление ребенка в автомобиле не причинило ему вреда и не было связано с реальной угрозой причинения вреда.

Если последняя возникла, возможно применение ст. 125 УК РФ, а в случаях неосторожного причинения тяжкого вреда здоровью или смерти — ч. 1 ст. 118 или ч. 1 ст. 109 УК РФ.

В то же время российское законодательство не предусматривает адекватных мер, которые могли бы применяться к тем, кто неоднократно оставляет ребенка в автомобиле. Максимальный штраф в размере 500 руб. по ч. 1 ст. 12.19 КоАП не является достаточным наказанием для таких правонарушителей. Следует обсудить повышение размера штрафа в целом или возможное ужесточение ответственности для тех, кто совершает указанное деяние не впервые. Последнее вполне отвечает существующей ныне законодательной логике: в УК РФ активно используются составы преступлений с административной преюдицией. На проблему повторяющихся правонарушений обращают внимание и зарубежные исследователи.

Также российским правоприменителям следует уделить повышенное внимание вопросу разграничения неосторожного и умышленного причинения вреда, в том числе установления легкомыслия и косвенного умысла.

О косвенном умысле субъекта может свидетельствовать наличие у виновного специальных знаний о последствиях оставления ребенка в автомобиле, связанное с его профессиональным образованием или получением сведений из иных источников. Также косвенный умысел может иметь место, если субъект предвидит реальную возможность наступления последствий из-за таких фактических обстоятельств дела, как очень жаркий день, оставление ребенка на длительный промежуток времени и т.п., и все равно оставляет ребенка в автомобиле.

При легкомыслии виновный должен иметь расчет на реальные обстоятельства, стремясь предотвратить наступление вредных последствий. Например, он может оставить в автомобиле приоткрытое окно, ошибочно полагая, что такая мера эффективна, оставить ребенка на очень короткий промежуток времени и т.п.

2. Необходимо обеспечить правовую защиту лиц, которые извлекают ребенка из машины в случае наличия непосредственной угрозы для его жизни или здоровья. Нормы УК РФ, КоАП РФ и ГК РФ в принципе обеспечивают такую защиту, устанавливая условия правомерности причинения вреда при крайней необходимости. В то же время, руководствуясь зарубежным опытом, было бы разумно конкретизировать их для случаев извлечения ребенка из автомобиля, а также закрепить положения о мнимой крайней необходимости в разъяснениях Пленума Верховного Суда РФ.

3. Зарубежный опыт позволяет сделать еще несколько значимых для нашей страны выводов.

Во-первых, необходимо более широкое информирование родителей и иных субъектов об опасности оставления ребенка в автомобиле. Как показывает практика, осведомленность о ней недостаточна. Все еще имеют место заблуждения о том, что приоткрытое окно защищает ребенка от перегрева, что тепловой удар может произойти только в очень жаркую погоду и т.п. Информирование может вестись в средствах массовой информации, автошколах, в детских поликлиниках и т.п.

Во-вторых, научно доказано, что любой родитель или иное лицо, осуществляющее контроль за ребенком, может забыть его в автомобиле, что связано с особенностями работы человеческого мозга: повседневные дела делаются автоматически, а изменение распорядка дня, недостаток сна и эмоциональное истощение могут способствовать «провалу» в памяти. Для таких случаев эффективно использование технических средств оповещения о необходимости проверить заднее сидение автомобиля, включая мобильные приложения.

Список источников

1. Alowirdi F. S., Al-harbi S. A., Abid O., Aldibasi O. S., Jamil S. F. Assessing Parental Awareness and Attitudes toward Leaving Children Unattended inside Locked Cars and the Risk of Vehicular Heat Strokes // *International Journal of Pediatrics and Adolescent Medicine*. 2020. № 7. P. 93—97.
2. Gray J., McCoy M. L. A Case Examination of Factors Impacting Charges in Vehicular Heatstroke // *Seventeenth Annual SC Upstate Research Symposium*. 2021. P. 29—35.
3. Forston J. W., Fradella H. F. A Content Analysis of Criminal Cases Concerning Unattended Children in Vehicles Between 1990 and 2021: Empirically-Based Suggestions for Reform // *Chapman Law Review*. 2022. Vol. 26. № 1. P. 1—56.
4. Long G. Legislative Update: Helping Overcome Trauma for Children Alone in Rear Seats Act // *Children's Legal Rights Journal*. 2020. Vol. 38. № 1. P. 80—83.
5. Борисова, О. О. Особенности квалификации оставления в опасности детей: проблемные вопросы теории и практики / О. О. Борисова // *Российский правовой журнал*. — 2021. — № 3 (8). — С. 88—92.
6. Бородин, С. В. Убийство — общая характеристика / С. В. Бородин, В. Б. Малинин. — Санкт-Петербург : МИЭП при МПА ЕврАзЭС, 2013.
7. Гришаев, С. П. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть вторая / С. П. Гришаев, Ю. П. Свит, Т. В. Богачева // *Справочная правовая система КонсультантПлюс*, 2021.
8. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации : в 2 томах. Том 1 / под редакцией А. В. Бриллиантова. — Москва : Проспект, 2015 // *Справочная правовая система КонсультантПлюс*.
9. Кузьмичев, Д. Е. Тепловой удар / Д. Е. Кузьмичев [и др.] // *Здравоохранение Югры: опыт и инновации*. — 2022. — № 4. — С 26—28.
10. Купирова, Ч. Ш. Небезопасное детство: юридические аспекты / Ч. Ш. Купирова // *Юридическая наука*. — 2019. — № 11. — С. 58—61.
11. Мирзаханян, Г. В. Крайняя необходимость в гражданском, уголовном и административном законодательстве: сравнительный анализ / Г. В. Мирзаханян // *Вопросы российского и международного права*. — 2024. — Том 14. — № 1А. — С. 192—198.
12. Парог, А. И. Проблемы квалификации преступлений по субъективным признакам / А. И. Парог. — М. : Проспект, 2015.
13. Суханова, В. О. Предотвращение гибели детей, оставленных в закрытом автомобиле / В. О. Суханова // *Актуальные вопросы современной медицинской науки и здравоохранения: сборник статей V Международной (75 Всероссийской) научно-практической конференции*. — Москва, 2020.
14. Тюнин, В. Оставление в опасности — через призму судебной практики / В. Тюнин, Т. Огарь // *Уголовное право*. — 2018. — № 5. — С. 73—81.

References

1. Alowirdi F. S., Al-harbi S. A., Abid O., Aldibasi O. S., Jamil S. F. Assessing Parental Awareness and Attitudes toward Leaving Children Unattended inside Locked Cars and the Risk of Vehicular Heat Strokes // *International Journal of Pediatrics and Adolescent Medicine*. 2020. № 7. P. 93—97.
2. Gray J., McCoy M. L. A Case Examination of Factors Impacting Charges in Vehicular Heatstroke // *Seventeenth Annual SC Upstate Research Symposium*. 2021. P. 29—35.

3. Forston J. W., Fradella H. F. A Content Analysis of Criminal Cases Concerning Unattended Children in Vehicles Between 1990 and 2021: Empirically-Based Suggestions for Reform // *Chapman Law Review*. 2022. Vol. 26. № 1. P. 1—56.
4. Long G. Legislative Update: Helping Overcome Trauma for Children Alone in Rear Seats Act // *Children's Legal Rights Journal*. 2020. Vol. 38. № 1. P. 80—83.
5. Borisova, O. O. Osobennosti kvalifikatsii ostavleniya v opasnosti detey: problemnyye voprosy teorii i praktiki [Features of qualification of abandonment of children in danger: problematic issues of theory and practice] / O. O. Borisova // *Rossiyskiy pra-vovoy zhurnal*. — 2021. — № 3 (8). — S. 88—92.
6. Borodin, S. V. Ubiystvo — obshchaya kharakteristika [Murder - general characteristics] / S. V. Borodin, V. B. Mali-nin. — Sankt-Peterburg : MIEP pri MPA YevrAzES, 2013.
7. Grishayev, S. P. Postateynny kommentariy k Grazhdanskomu kodeksu Rossiyskoy Federatsii. Chast' vtoraya [Article-by-article commentary to the Civil Code of the Russian Federation. Part two] / S. P. Grishayev, YU. P. Svit, T. V. Bogacheva // *Spravochnaya pravovaya sistema Konsul'tantPlyus*, 2021.
8. Kommentariy k Ugolovnomu kodeksu Rossiyskoy Federatsii [Commentary to the Criminal Code of the Russian Federation]: v 2 tomakh. Tom 1 / pod redaktsiyey A. V. Brilliantova. — Moskva : Prospekt, 2015 // *Spravochnaya pravovaya sistema Konsul'tantPlyus*.
9. Kuz'michev, D. Ye. Teplovoy udar [Heatstroke] / D. Ye. Kuz'michev [i dr.] // *Zdravookhraneniye Yugry: opyt i innovatsii*. — 2022. — № 4. — S. 26—28.
10. Kupirova, CH. SH. Nebezopasnoye detstvo: yuridicheskiye aspekty [Unsafe Childhood: Legal Aspects] / CH. SH. Kupirova // *Yuridicheskaya nauka*. — 2019. — № 11. — S. 58—61.
11. Mirzakhanyan, G. V. Kraynyaya neobkhodimost' v grazhdanskom, ugolovnom i administrativnom zakonodatel'stve: sravnitel'nyy analiz [Extreme necessity in civil, criminal and administrative legislation: a comparative analysis] / G. V. Mirzakhanyan // *Voprosy rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava*. — 2024. — Tom 14. — № 1A. — S. 192—198.
12. Rarog, A. I. Problemy kvalifikatsii prestupleniy po sub'yektivnym pri-znakam [Problems of qualification of crimes by subjective signs] / A. I. Rarog. — M. : Prospekt, 2015.
13. Sukhanova, V. O. Predotvrashcheniye gibeli detey, ostavlennykh v zakrytom avtomobile [Prevention of deaths of children left in a closed car] / V. O. Sukhanova // *Aktual'nyye voprosy sovremennoy meditsinskoy nauki i zdravookhraneniya: sbornik statey V Mezhdunarodnoy (75 Vserossiyskoy) nauchno-prakticheskoy konferentsii*. — Moskva, 2020.
14. Tyunin, V. Ostavleniye v opasnosti — cherez prizmu sudebnoy praktiki [Abandonment in danger - through the prism of judicial practice] / V. Tyunin, T. Ogar' // *Ugolovnoye pravo*. — 2018. — № 5. — S. 73—81.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Научная статья
УДК 342.9

Нарушения правил вождения и эксплуатации боевой техники в ходе специальной военной и контртеррористической операций: проблемы квалификации

Паршаков Александр Сергеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
полковник юстиции запаса,
почетный работник прокуратуры Российской Федерации,
Москва, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы квалификации нарушений правил вождения или эксплуатации машин и других военно-транспортных преступлений в условиях специальной военной и контртеррористической операций. Автором приводятся аргументы и обосновывается установление уголовной ответственности за нарушение правил вождения или эксплуатации машин, а также нарушение правил полетов или подготовки к ним, нарушение правил кораблевождения и оставление погибающего военного корабля, совершенные в период мобилизации или военного положения, в военное время либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий. Подчеркивается, что несмотря на незначительную распространенность преступлений данного вида, как правило, такие деяния влекут за собой причинение крупного материального вреда и большие человеческие жертвы, что и определяет актуальность исследования указанного вида преступлений, следственно-судебной практики по применению ст. 350 Уголовного кодекса Российской Федерации и проблем, связанных с их квалификацией. Автор предлагает внести квалифицирующий признак «в период мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий» в нормы военно-уголовного законодательства, в частности, в составы рассматриваемых военно-транспортных преступлений, что станет серьезным шагом для дальнейшего совершенствования норм уголовного законодательства и устранения недоурегулированности вопросов уголовной ответственности за преступления, совершенные в военное время.

Ключевые слова: безопасность движения; эксплуатация военных машин; мобилизация; военное положение; военное время; боевые действия; специальная военная операция; контртеррористическая операция.

Для цитирования: Паршаков А. С. Нарушения правил вождения и эксплуатации боевой техники в ходе специальной военной и контртеррористической операций: проблемы квалификации // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 106–111.

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Original article

Violations of the rules for military machine driving and operating during special military and counter-terrorist operations: qualification issues

Aleksandr S. Parshakov,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Reserve Colonel of Justice,
Honorary Worker of the Prosecutor's Office of the Russian Federation,
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the problematic issues of qualification of violations of machine driving or operating rules and other military transport crimes in the context of special military and counter-terrorist operations. There have been presented the arguments and substantiated the establishment of criminal liability for violation of machine driving or operating rules, as well as violation of flight rules or preparation for them, violation of navigation rules and leaving a sinking warship, committed during mobilization or martial law, wartime or in conditions of armed conflict or when conducting warfare. There has been emphasized that despite the low prevalence of crimes of this type, as a rule, such acts entail major material damage and large human casualties, which determines the relevance of the study of this type of crime, investigative and judicial practice on the application of Article 350 of the Criminal Code of the Russian Federation and problems associated with their qualification. There has been proposed to introduce the qualifying feature “during mobilization or martial law, wartime or in conditions of armed conflict or when conducting warfare” into the norms of military criminal legislation into the composition of the military transport crimes under investigation, which will be a serious step towards further improving the norms of criminal legislation and eliminating the lack of regulation of issues of criminal liability for crimes committed in wartime.

Keywords: traffic safety; military machine operation; mobilization; martial law; wartime; warfare; special military operation; counter-terrorist operation.

For citation: Parshakov A.S. Violations of the rules for military machine driving and operating during special military and counter-terrorist operations: qualification issues// Transport law and security. 2025; (1(53)):106–111.

© Паршаков А. С., 2025

Важным требованием, обеспечивающим победу в современном бою, является высокая мобильность войск, которая достигается оснащённостью быстроходными боевыми, специальными и транспортными машинами, научно обоснованными правилами безопасного вождения и эксплуатации разных видов военных машин, высокой специальной подготовкой военнослужащих, осуществляющих их вождение и эксплуатацию.

Активное использование российскими войсками боевых, специальных и транспортных машин в ходе специальной военной и контртеррористической операций значительно обострило проблемы обеспечения безопасности движения и эксплуатации военных машин, квалификации таких правонарушений и происшествий. [В связи с изменением 6 августа 2024 г. боевой обстановки в ходе специальной военной операции расширился перечень введенных особых правовых режимов: в ночь на 10 августа 2024 г. в Курской, Брянской и Белгородской областях введен режим контртеррористической операции.]

Объектом уголовно-правовой охраны нарушения правил вождения или эксплуатации машин (ст. 350 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ)) является установленный в Вооруженных Силах РФ, дру-

гих войсках, воинских формированиях и органах, в которых предусмотрена военная служба, порядок вождения и эксплуатации боевых, специальных и транспортных машин, соблюдение которого призвано обеспечить постоянную готовность, нормальную работу, правильное использование и сохранность этих машин, а также безопасность их движения и эксплуатации в любых условиях.

По итогам 2024 г. в Вооруженных Силах РФ учтено на 21,8% больше преступлений данного вида, чем в предыдущем году, а в 2023 г. — увеличение таких преступлений составило 36,4% по сравнению с уже «военным» 2022 г. Данная негативная тенденция отмечена и в 2025 г.

Рассматриваемый состав преступления является неосторожным и относится к нарушениям специальных правил. Динамика таких преступлений имеет устойчивые детерминанты, и как показывает статистика, их количество в ходе специальной военной операции увеличивается ежегодно. Несмотря на незначительную распространенность преступлений данного вида, по сравнению, например, с преступлениями против порядка прохождения военной службы, как правило, такие преступления влекут за собой причинение крупного материального вреда и большие человеческие жертвы, что и определяет актуальность изучения указанного вида преступности, следственно-судебной практики по применению ст. 350 УК РФ и проблем, связанных с квалификацией данного преступления.

Гибель военнослужащих происходит, к примеру, вследствие ненадлежащего обеспечения соблюдения элементарных правил безопасности движения автотранспорта. Так, 31 августа 2024 г. в пункте временного размещения водитель автомобиля Урал-4320 рядовой М. не убедился в безопасности маневра при движении задним ходом, допустил наезд на ехавшего сзади автомобиля рядового С., который от полученных травм скончался на месте происшествия.

Совершаются аналогичные преступления и в состоянии алкогольного опьянения. К примеру, 29 сентября 2024 г. стрелок ефрейтор К., находясь в состоянии алкогольного опьянения, предпринял попытку переставить на другое место оставленный без присмотра автомобиль КамАЗ-5350, совершил наезд на рядового Б., который от полученных травм скончался.

Приведенные и подобные нарушения правил безопасности движения автотранспорта, повлекшие гибель военнослужащих в условиях специальной военной и контртеррористической операций, а также в ходе дорожно-транспортных происшествий, совершаемых в ходе боевых действий, характеризуются высокой степенью общественной опасности.

Помимо гибели военнослужащих, нарушение правил вождения и эксплуатации боевой техники, как правило, негативно влияет на выполнение боевой задачи.

В связи с этим напомним, что Федеральным законом от 24 сентября 2022 г. № 365-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»

Федерации» в гл. 33 и 34 УК РФ были криминализованы некоторые деяния (добровольная сдача в плен (ст. 352.1 УК РФ) и мародерство (ст. 356.1 УК РФ)), а также внесены дополнения в виде квалифицирующих признаков, связанных с периодом мобилизации, военным положением, военным временем, условиями вооруженного конфликта или ведения боевых действий (ст. 332—334, 337—342, 344, 346—348 УК РФ). Также были исключены положения ч. 3 ст. 331 УК РФ, которые почти в течение четверти века (с момента вступления в силу с 1 января 1997 г. УК РФ) закрепляли отсутствие в России уголовного законодательства военного времени.

Изучение и анализ гл. 33 УК РФ показали, что из 22 статей данной главы в 12 статей были внесены упомянутые квалифицирующие признаки, а 10 составов преступлений необоснованно остались в прежней редакции, в том числе преступления, предусмотренные ст. 350 УК РФ (нарушение правил вождения или эксплуатации машин), и другие военно-транспортные преступления.

Таким образом, указанное преступление оставлено без внимания законодателей, и в данную статью не были включены квалифицирующие признаки, связанные с периодами мобилизации [Указ Президента РФ от 21 сентября 2022 г. № 647 «Об объявлении частичной мобилизации в Российской Федерации»] или военного положения, военного времени либо с условиями вооруженного конфликта или ведения боевых действий.

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

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

Предметом рассматриваемого состава преступления являются боевые, специальные и транспортные машины, т.е. состоящие на вооружении в армии, несущие на себе определенное вооружение, специальные устройства, служащие средством передвижения, перемещения боевых средств:

танки, боевые машины пехоты, бронетранспортеры, самоходные гаубицы и минометы, ракетные установки, машины, предназначенные для перевозки личного состава, транспортировки оружия и боеприпасов и т.д. При этом военнослужащий, управляющий указанной военной машиной или отвечающий за ее эксплуатацию, является специальным субъектом данного преступления, и за его совершение в военное время должен нести более строгую уголовную ответственность, чем в мирное время.

В связи с этим представляется необходимым ст. 350 УК РФ дополнить частью 4 следующего содержания:

«4. Деяния, предусмотренные частями первой, второй и третьей настоящей статьи, совершенные в период мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий, —

наказываются лишением свободы на срок до двенадцати лет.».

Рассматривая проблемные вопросы квалификации указанных преступлений, следует отметить, что правила вождения и эксплуатации машин установлены ведомственными нормативными правовыми актами, Правилами дорожного движения в Российской Федерации и Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденными постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090, общевоинскими уставами Вооруженных Сил Российской Федерации, утвержденными Указом Президента РФ от 10 ноября 2007 г. № 1495.

К нарушению правил вождения или эксплуатации машин относятся превышение установленной скорости движения транспортного средства, несоблюдение дистанции, управление транспортным средством в состоянии опьянения, эксплуатация неисправного транспортного средства, перевозка людей в непредназначенных или непригодных для этого транспортных средствах и т.п.

Многие представители военной юстиции (органов военной прокуратуры, военных следственных органов и военных судов), а также командования и военно-политических органов, основываясь, как правило, на практике проведения специальной военной и контртеррористической операций, считают, что необходимо ввести указанные квалифицирующие признаки и в другие составы преступлений против военной службы, предусмотренные ст. 335—336, 343, 345, 347—352 УК РФ.

Представляется, что необходимо изменить подход государства к уголовной политике, положивший начало созданию уголовного законодательства военного времени. При этом следует исходить из того, что законодатель избирательно подошел к изменению указанного уголовного законодательства, сосредоточившись на квалификации лишь части преступлений, необоснованно оставив в прежней редакции ряд статей, в том числе и военно-транспортные преступления, такие как рассматриваемое

нарушение правил вождения или эксплуатации машин, а также нарушение правил полетов или подготовки к ним (ст. 351 УК РФ), нарушение правил кораблевождения (ст. 352 УК РФ), оставление погибающего военного корабля (ст. 345 УК РФ).

При этом большинство указанных преступлений являются бланкетными, поскольку связаны с нарушением правил, которые устанавливаются указанными выше нормативными правовыми актами и локальными нормативными актами, причем, как в мирное время, так и в боевой обстановке.

Таким образом, представляется целесообразным внести квалифицирующий признак «в период мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий» в нормы уголовного законодательства, в частности, в составы военно-транспортных преступлений, таких как «нарушение правил вождения или эксплуатации машин», «нарушение правил полетов или подготовки к ним», «нарушение правил кораблевождения» и «оставление погибающего военного корабля». Это будет реальным вкладом в совершенствование норм уголовного законодательства и устранение недоурегулированности вопросов уголовной ответственности за преступления, совершенные в военное время.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Научная статья
УДК 343

Незаконный оборот оружия на транспорте как актуальная криминальная угроза

Троицкий Александр Олегович,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В статье рассматривается понятие «незаконный оборот оружия», дается определение понятий «оружие», «незаконный оборот оружия на транспорте». Незаконный оборот оружия на сегодняшний день, занимает одну из ведущих позиций в преступной структуре, выступая фактором криминогенной опасности как в нашей стране, так и во всем мире. Преступления в сфере незаконного оборота оружия создают высокий уровень общественной опасности для государства, общества и личности, зачастую являясь катализаторами и составными частями других видов преступлений, таких как: организованная преступная деятельность, терроризм, преступления против жизни и здоровья. Транспортная отрасль является наиболее уязвимой для преступлений в сфере незаконного оборота оружия, в связи с тем, что большая часть нелегального оружия перевозится именно воздушным, морским, железнодорожным и автомобильным транспортом.

Ключевые слова: незаконный оборот оружия; преступления на транспорте; незаконный оборот оружия на транспорте.

Для цитирования: Троицкий А. О. Незаконный оборот оружия на транспорте как актуальная криминальная угроза // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 112–117.

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Original article

Illegal arms trafficking in transport as a current criminal threat

Aleksandr OI. Troitsky,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the concept of “illegal arms trafficking”, defined the concepts of “arms”, “illegal arms trafficking in transport”. Illegal arms trafficking today occupies one of the leading positions in the criminal structure, acting as a factor of criminogenic danger both in this country and throughout the world. Crimes in the sphere of illegal arms trafficking create a high level of public danger for the state, society and an individual, often being catalysts and components of other types of crimes, such as: organized criminal activity, terrorism, crimes against life and health. The transport sector is the most vulnerable to illegal arms trafficking, due to the fact that the major part of illegal arms is transported by air, sea, rail and road.

Keywords: illegal arms trafficking; crimes in transport; illegal arms trafficking in transport.

For citation: Troitsky A. O. Illegal arms trafficking in transport as a current criminal threat// Transport law and security. 2025; (1(53)):112–117.

© Троицкий А. О., 2025

В современном мире глобализация, растущая мобильность населения и развитие транспортной инфраструктуры способствуют не только положительным эффектам для экономики и общества, но и создают условия для реализации незаконных операционных схем, в том числе оборота оружия. Незаконный оборот оружия, особенно с использованием транспортных средств, остается одной из самых тревожных криминальных угроз стабильности государств и международной безопасности. Транспорт является жизненно важным элементом глобальной экономики, однако его уязвимость используется криминальными структурами для пересечения границ, обхода контрольных процедур и уклонения от ответственности.

Борьба с нелегальным оборотом оружия необходима и актуальна для мирного существования государства и общества. Несмотря на деятельность правоохранительных органов по борьбе с незаконным оборотом оружия, преступления в данной сфере с каждым годом становятся более опасными, приобретая организованный и транснациональный характер.

По данным Глобального исследования по незаконному обороту огнестрельного оружия Управления ООН, в целом 50% убийств во всем мире совершаются с применением огнестрельного оружия [URL: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Firearms/2020_REPORT_Global_Study_on_Firearms_Trafficking_2020_web.pdf (дата обращения: 5 ноября 2024 г.)]. Помимо этого приводится статистика, показывающая, что увеличение числа единиц оружия в определенной стране прямо пропорционально росту числа убийств.

Проведенный нами анализ статистики по преступлениям, связанным с незаконным оборотом оружия в Российской Федерации, показывает стабильный уровень нераскрытых преступлений в данной сфере. Так, в период с 2017 по 2022 г. доля нераскрытых преступлений держится на уровне 27%. Показатель зарегистрированных преступлений в данном направлении насчитывает свыше 24 тыс. преступлений, совершаемых ежегодно [URL: <http://crimestat.ru> (дата обращения: 5 ноября 2022 г.)].

Опасность незаконного оборота оружия на транспорте складывается из множества факторов, среди которых:

- высокий уровень латентности данных видов преступлений;
- вариативность реализации преступлений данного типа;
- увеличение темпов развития транснациональной преступности;
- недостаточная инженерная оснащенность пунктов досмотра автотранспорта;
- устаревание методик расследования такого рода преступлений [1].

Говоря об оружии в целом, необходимо рассматривать его не только как целостное устройство, способное поражать цель под действием направленной на метательной снаряд силой, но и как о сложном составном устройстве, содержащем в себе множество элементов. Исходя из этого, необходимо отметить еще один аспект преступлений в сфере незаконного оборота оружия, совершаемых на транспорте, — оборот основных частей оружия. Опасность заключается в большом уровне латентности, перевозка основных частей оружия является более удобным и одновременно скрытым процессом, нежели перевоз собранного экземпляра вооружения. Составную часть оружия легче перемешать с другим грузом или личными вещами, также для нее необходимо гораздо меньше места для сокрытия.

Организованные преступные группы, созданные в целях производства (путем восстановления боевых свойств и/или хищения) оружия и его дальнейшей реализации, в большинстве случаев пользуются личным автотранспортом. Так, в октябре 2022 г. при проведении совместной операции ФСБ России, МВД России и Росгвардии в 31 российском регионе пресекли преступную деятельность 68 лиц, причастных к изготовлению оружия путем восстановления боевых средств, гражданских образцов оружия [URL: <http://www.fsb.ru/fsb/press.htm> (дата обращения: 8 ноября 2024 г.)]. Основными местами задержаний стали: гаражи, частные дома и парковки. На данные объекты оружие доставлялось и вывозилось легковым автотранспортом.

Одним из наиболее распространенных видов преступлений в сфере незаконного оборота оружия является его контрабанда. На современном этапе она имеет глобальный, транснациональный характер. Рынок оружия занимает первое место среди нелегального оборота вещей [URL: <http://rosinvest.com/acolumn/blog/guns/524.html> (дата обращения: 22 ноября 2024 г.)].

Анализируя состояние незаконного оборота оружия на транспорте, можно выявить следующие основные моменты:

Транспортная система, включающая железнодорожный, автомобильный, воздушный и морской транспорт, предоставляет преступным группировкам широкий спектр возможностей для осуществления перевозок оружия. Наличие разветвленной транспортной сети позволяет нелегальным субъектам использовать узкие места в системе контроля, обходить таможенные процедуры или фальсифицировать документы. В частности, использование контейнерных перевозок, транзитных грузов и многократное смены видов транспорта создают значительные трудности для правоохранительных органов, занимающихся пресечением подобных операций.

Современные преступные организации используют комплексные схемы, включающие цифровизацию логистических процессов, ложное документальное оформление и использование многоступенчатых цепочек поставок. Применение информационных технологий для планирования маршрутов, мониторинга движения транспорта и анонимного обмена данными

между участниками преступного сговора существенно усложняет оперативное реагирование органов безопасности. Кроме того, использование транзитных зон с пониженным уровнем контроля и взаимодействие с коррумпированными должностными лицами позволяют нелегальным операторам замаскировать реальные потоки груза.

Анализ статистических данных свидетельствует о прямой корреляции между интенсивностью развития транспортного сектора и уровнем незаконного оборота оружия. В странах с менее развитой инфраструктурой систем контроля наблюдается высокая вероятная концентрация случаев незаконного ввоза и вывоза оружия. Международное сотрудничество между правоохранительными органами становится ключевым фактором в преодолении этих вызовов, однако различия в законодательстве, недостаток единых стандартов и логистические проблемы сохраняют разнородность мер противодействия.

Технологические инновации в области мониторинга транспорта, *GPS*-трекеры, системы видеонаблюдения и алгоритмы анализа больших данных способствуют выявлению аномальных паттернов в перевозках. Тем не менее криптографические технологии и средства шифрования коммуникаций также активно применяются преступными группировками для сокрытия своей деятельности. Таким образом, борьба с нелегальным оборотом оружия требует не только совершенствования физических мер контроля, но и разработки высокотехнологичных инструментов анализа и контроля.

Проблематика незаконного оборота оружия имеет многоаспектный характер и требует комплексного подхода к решению. С одной стороны, развитие транспортной инфраструктуры способствует экономическому росту, открывая возможности для бизнеса и международного сотрудничества. С другой — непрерывное совершенствование преступных схем, в том числе с использованием транспортных потоков, представляет угрозу не только безопасности государства, но и стабильности мирового сообщества.

С 2015 г. большая часть оборота нелегального оружия пресекалась сотрудниками российской пограничной службы на российско-украинской границе, что было обусловлено острой конфликтной ситуацией между Украиной и Донбассом. Опираясь на результаты исследований, можно сказать, что большая часть преступлений, связанных с контрабандой в данной сфере (порядка 60–65%), осуществляется на территории Белгородской, Воронежской и Ростовской областей, граничащих с Украиной [2]. На данный момент в связи со специальной военной операцией ситуация усугубилась. Так, в сентябре 2022 г. ФСБ России при попытке сбыта АКС-74У и более 300 патронов пресекла нелегальный канал поставки оружия с территории Украины в Республику Крым [URL: <http://www.fsb.ru/fsb/press.htm> (дата обращения: 22 ноября 2024 г.)].

Для минимизации рисков, связанных с контрабандой нелегального оружия на территорию нашей страны, необходимо усиление специальных мер сдерживания и контроля.

Предупреждение преступлений в сфере нелегального оборота оружия на транспорте должно осуществляться на общесоциальном и специально-криминологическом уровнях, исходя из условий и причин, которые детерминируют совершение такого рода преступлений.

Предупредительные меры должны быть направлены:

- на усиление взаимодействия правоохранительных органов в области аналитической и оперативной работы;

- более активное взаимодействие правоохранительных и иных государственных органов в транспортной сфере [3];

- совершенствование правоохранительными органами системы учета находящегося в обороте оружия и его владельцев, криминалистического учета оружия, пуль и гильз;

- усиление ведомственного контроля за деятельностью разрешительной системы;

- дооснащение пунктов пропуска таможенного контроля отечественными инженерными средствами досмотра легковых и грузовых автомобилей [4, стр. 479];

- постоянную актуализацию результатов анализа информации о состоянии незаконного оборота оружия, как в целом, так и на транспорте;

- проведение аналитической работы, направленной на выявление очагов преступной деятельности для дальнейшего пресечения каналов сбыта, перевозки и транспортировки нелегального оружия;

- создание новых методик выявления преступлений в рассматриваемой сфере и проведение по ним оперативно-розыскных мероприятий;

- дальнейшее развитие международного сотрудничества по противодействию нелегальному обороту оружия.

Незаконный оборот оружия с использованием транспортной системы является одной из серьезных угроз современности. Совокупность факторов, таких как развитая транспортная инфраструктура, применение информационных технологий преступными группировками и недостаточное международное сотрудничество, способствует росту криминальной активности в данной сфере. Для минимизации угрозы необходимо совершенствование нормативно-правовой базы, усиление полномочий и координации правоохранительных органов, а также активная интеграция современных технологических решений в систему мониторинга транспортных перевозок.

Внедрение предложенных мер позволит не только снизить уровень нелегального оборота оружия, но и обеспечить стабильность транспортных потоков, повысив общую безопасность на национальном и международном уровнях. Дальнейшие исследования в данной области должны быть направлены на разработку прогрессивных аналитических инструментов,

способных прогнозировать и оперативно выявлять новые криминальные схемы, а также на укрепление международных связей для борьбы с транснациональными преступными сетями.

Список источников

1. Юсупова, О. А. Современное состояние и тенденции развития преступности, связанной с незаконным оборотом оружия / О. А. Юсупова // Вестник Сибирского юридического института МВД России. — 2019. — № 3(36).
2. Робак, В. А. Контрабанда оружия / В. А. Робак // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. — 2019. — Том 5 (71). № 3. — С. 168—174.
3. Журбин, Р. В. Некоторые проблемы противодействия незаконному обороту оружия» / Р. В. Жубрин, О. А. Евланова // Противодействие незаконному обороту оружия в России: сб. материалов круглого стола (Москва, 25 сентября 2019 г.). — Москва, 2020.
4. Геращенко, В. А. Контрабанда как угроза национальной безопасности России / В. А. Геращенко // Молодой ученый. — 2014. — № 19 (78).

References

1. Yusupova, O. A. Sovremennoye sostoyaniye i tendentsii razvitiya prestupnosti, svyazannoy s nezakonnym oborotom oruzhiya [Current state and development trends of crime related to illegal arms trafficking] / O. A. Yusupova // Vestnik Sibirskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2019. — № 3(36).
2. Robak, V. A. Kontrabanda oruzhiya [Illegal arms trafficking] / V. A. Robak // Uchenyye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo Yuridicheskoye nauki. — 2019. — Tom 5 (71). № 3. — S. 168—174.
3. Zhurbin, R. V. Nekotoryye problemy protivodeystviya nezakonnomu oborotu oruzhiya [Some problems of counteracting illegal arms trafficking] / R. V. Zhubrin, O. A. Yevlanova // Protivodeystviye nezakonnomu oborotu oruzhiya v Rossii: sb. materialov kruglogo stola (Moskva, 25 sentyabrya 2019 g.). — Moskva, 2020.
4. Gerashchenko, V. A. Kontrabanda kak ugroza natsional'noy bezopasnosti Rossii [Smuggling as a threat to Russia's national security] / V. A. Gerashchenko // Molodoy uchenyy. — 2014. — № 19 (78).

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 342

О деструктивной роли диаспор в обеспечении безопасности Российской Федерации в миграционной сфере

Воронов Алексей Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
главный научный сотрудник Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук,
Москва, Россия

Аннотация. В работе рассматриваются злободневные проблемы, возникающие на территории России от деятельности национальных диаспор, дается определение данному понятию, его современное содержание, а также определяется в качестве одной из причин возникновения социальной напряженности в обществе как угрозы национальной безопасности современной России. На фоне присутствия значительного числа мигрантов граждане закономерно обеспокоены тем, что деятельность таких сообществ может приводить к дестабилизации обстановки в стране и росту преступности, при этом выделяется низкий уровень интеграции мигрантов в российское общество.

Ключевые слова: диаспора; этническая группа; мигрант; миграционная безопасность; безопасность; иностранцы; гастарбайтеры.

Для цитирования: Воронов А. М. Диаспоры как угроза национальной безопасности современной России // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 118–126.

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Original article

On the destructive role of diasporas when enforcing security of the Russian Federation in the migration sphere

Aleksey M. Voronov,
Doctor of Law, professor,
Main Researcher of the Center for Security Research
of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered topical issues arising in Russia from the activities of national diasporas, given a definition of this concept, its modern content, and defined it as one of the reasons for the emergence of social tension in society as a threat to the national security of modern Russia. Because of a significant number of migrants, citizens are naturally concerned that the activities of such communities could lead to destabilization of the situation in the country and an increase in crime, while there has been established a low level of migrants' integration into Russian society.

Keywords: diaspora; ethnic group; migrant; migration security; security; foreigners; guest workers.

For citation: Voronov A.M. Diasporas as a threat to national security of modern Russia // *Transport law and security*. 2025; (1(53)):118–126.

© Воронов А. М., 2025

В современных условиях развития общества миграция населения является сложным процессом, определенным различными экономическими, политическими, психологическими, организационно-правовыми и иными факторами. Наша страна активно вовлечена в миграционные процессы и по численности переселенцев занимает четвертую позицию в мировом рейтинге, что связано с видимым сокращением трудового потенциала страны. На 1 января 2025 г. на территории нашей страны находились свыше 6,1 млн мигрантов, из которых более 3,5 млн прибыли с целью осуществления трудовой деятельности.

Безусловно, основное число мигрантов прибывает в Российскую Федерацию с соблюдением правил миграционного законодательства, однако значительное их количество — с нарушением российских законов, однако точными данными о количестве незаконно находящихся в стране мигрантов власти не располагают, при этом по данным официальной статистики за период с 2019 по 2024 г. правоохранительными органами страны выявлено больше 218 тыс. преступлений против порядка управления (гл. 32 УК РФ), в том числе свыше 5,6 тыс. деликтов, предусмотренных ст. 322.1 (организация незаконной миграции), которые за пять последних лет (период с 2019 по 2024 г.) имеют четко выраженную положительную динамику. [Тут и далее мы будем опираться на данные ГИАЦ МВД России и статистического сборника Генеральной прокуратуры РФ «Состояние преступности в России» (форма федерального статистического наблюдения № 2-ЕГС «Сведения о лицах, совершивших преступления»)].

Также об актуальности данной проблематики говорит и тот факт, что по поручению Председателя Государственной Думы В. Володина 26 марта 2024 г. создана межфракционная рабочая группа по анализу законодательства РФ в сферах безопасности и миграционной политики.

В процессе ее работы на основе анализа документов выявлено, что основную категорию преступлений, совершаемых на территории РФ иностранными гражданами, составляют лица, которые находятся в неопределенном правовом статусе или злоупотребляют правом пребывания и имеют подложные документы. Исходя из этого установлено, что самыми опасными преступлениями являются те, которые направлены на легализацию мигрантов, на совершение преступлений по должностным подлогам. В связи с этим рабочей группой разработаны комплексные законопроекты, которые касаются проблемы нелегальной миграции, также подготовлены существенные изменения в законодательство, которые пере-

даны во все федеральные органы исполнительной власти и будут предметом рассмотрения Государственной Думы [URL: https://vk.com/wall-182643083_9660?ysclid=m7dpwprgv69424342175 (дата обращения 17 февраля 2025 г.)].

Данной проблематике также уделено серьезное внимание в рамках работы международных организаций, в частности ОДКБ. [Вопросы миграционной политики и противодействия незаконной миграции в период с 2010 по 2023 г. в рамках ОДКБ освещаются принятыми рекомендациями по гармонизации законодательства государств — членов ОДКБ: в сферах противодействия незаконной (нерегулярной) миграции и торговле людьми (2011 г.); проблем беженцев и лиц, ищущих убежище (2014 г.); создания положительного имиджа трудовых мигрантов (2015 г.); квалификации деяний за различные виды торговли людьми (2016 г.); перекрытия каналов международного терроризма (2022 г.). Намечены перспективы правотворчества государств — членов ОДКБ в сфере миграционной безопасности на 2024—2025 гг. Идет разработка рекомендаций в сфере борьбы с незаконной миграцией и Концепции миграционной безопасности государств — членов ОДКБ.]

Незаконная миграция — это источник нелегальной рабочей силы, при этом она способствует развитию теневого сектора экономики, влечет девальвацию национальных производственных сил и ряд иных негативных последствий, а также является одним из каналов распространения в нашей стране крайних религиозных и других реакционных учений и взглядов, создания международных преступных сообществ. В связи с обострением геополитической обстановки в настоящее время она сопутствует таким негативным явлениям, как терроризм и экстремизм, незаконный оборот наркотических средств и оружия, вербовка наемников, нарушение налогового законодательства и др.

Проблема миграции в нашей стране существует уже относительно давно, однако в современной России она трансформировалась из вызова в угрозу национальной безопасности. Огромная армия мигрантов, которых по официальным данным МВД России составляет более 6 млн человек, концентрируются в городах как федерального, так и регионального значения, создавая там свои анклавные территории.

По мнению некоторых россиян, чиновников, а также специалистов, мигранты являются угрозой безопасности, их считают террористами, экстремистами, маньяками, бандитами и убийцами. О данных фактах наглядно свидетельствуют опросы общественного мнения населения, публикации в прессе, Интернете, передачи на телевидении, а также официальные данные МВД России.

При этом мигранты образуют многочисленные этнические анклавные территории по национальной принадлежности. В местах компактного проживания мигрантов существует риск образования этнических анклавов, заявил заместитель председателя Совета Безопасности России Дмитрий Медведев на

совещании по интеграции и адаптации приезжих. «Это собственно мировая проблема, и у нас она тоже присутствует в полном объеме. Своего рода таких маленьких государств в государстве, которые живут по собственным законам и по собственным понятиям и, самое главное, игнорируют наши законы. Без должного контроля они могут и становятся, к сожалению, зачастую рассадником экстремистских и террористических настроений и очагами преступности» [URL: <https://ria.ru/20220211/anclave-1772322332>. (дата обращения: 22 декабря 2024 г.)].

Нередко можно встретить мнение, что диаспоры сегодня представляют собой аналог организованных преступных группировок. Это далеко не всегда так, хотя иногда в этих понятиях действительно можно разглядеть общие черты. При таком подходе, на наш взгляд, в данном вопросе следует тщательно разобраться.

На 1 января 2024 г. по оценке Росстата население России составляло 146 150 789 постоянных жителей [URL:<https://www.rbc.ru/economics/22/03/2024/65fda5709a7947c581acaab1> (дата обращения: 22 октября 2024 г.)], относящихся почти к 200 народам [URL:

https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/Том5_Nacionalnyj_sostav_i_vladienie_yazyka_mi (дата обращения: 22 ноября 2024 г.)], в которые входят как коренные народы страны, так и представители бывших советских республик. Практически в любом городе страны живут армяне, азербайджанцы, таджики, киргизы, татары и т.д., которые полностью интегрированы в российское общество и являются гражданами Российской Федерации по праву рождения. Граждане многих стран постсоветского пространства имеют возможность безвизового въезда в Россию — они-то в основном и образуют на территории нашей страны наиболее многочисленные диаспоры. Самые же старые диаспоры ведут историю своего существования еще со времен XVI в. [URL:<https://rbth.ru/read/2071-largest-diasporas-russia>. (дата обращения: 12 октября 2024 г.)]

Современная официальная российская статистика позволяет составить лишь примерное представление о наличии различных национальных общин и их численности. В феврале 2022 г. заместитель председателя Совета Безопасности России Дмитрий Медведев заявил, что численность крупных диаспор в стране колеблется от 1 до 5 млн человек [URL:<https://ria.ru/20220211/diaspory-1772277988.html> (дата обращения: 12 января 2025 г.)].

Диáспора (греч. διασπορά, «рассеяние») — часть народа (этноса), проживающая вне страны своего происхождения, образующая сплоченные и устойчивые этнические группы в стране проживания и имеющая социальные институты для поддержания и развития своей идентичности и общности. На практике существует огромное количество примеров, когда этнические группы заслуживают всяческих похвал именно степенью вовле-

ченности в различные социальные процессы, особенно среди молодого населения.

В частности, как нами отмечалось ранее, можно отметить, что значительное количество представителей армянских, азербайджанских, дагестанских и чеченских диаспор полностью интегрированы в российское общество и являются гражданами Российской Федерации по праву рождения, причем далеко не в первом поколении.

Наряду с позитивными функциями существуют также и негативные последствия диаспоризации. Одно из главных — нарастание межнациональной напряженности. Такое негативное развитие событий прежде всего связано с тем, что представители диаспоры зачастую абсолютно обособляются от представителей не своего этноса, в первую очередь членов других диаспор. В целом данные социальные образования склонны к закрытому типу отношений, что также способствует формированию неверного представления членов диаспоры о своем этносе и о представителях других народов и стран. Например, очень часто возникают ситуации, когда члены диаспоры предвзято настроены по отношению к народу той страны, в которой они сами живут, из-за социальной отчужденности их диаспоры [1].

Обращение к содержанию термина «диаспора» позволяет констатировать, что в современной России *диаспора* — это во многих случаях нелегальное руководство приехавшими на заработки (гастарбайтерами), обучение (порой незаконное, за взятки) мигрантов из постсоветских республик с целью их легализации, а также оказание им помощи в разрешении возникающих к ним «вопросов» со стороны правоохранительных органов. Порой в средствах массовой информации встречаются положения о том, что «власти города встретились с лидерами диаспор», а кто такие эти лидеры и какие вообще вопросы можно с ними решать, если у этих организаций нет регистрации, нет официальных адресов, а есть только телефоны так называемых «уважаемых людей».

Диаспоры решают многие вопросы, подменяя собой органы власти на местах, в том числе связанные с перевозкой в Россию мигрантов и организацией их поселения в России. Проблема здесь заключается в том, что диаспоры мешают интегрироваться тем, кто этого реально хочет. Вместо того чтобы помогать ассимиляции и интеграции мигрантов в российское общество, диаспоры начинают «помогать» в решении проблем всеми доступными способами, порой не всегда законными или выходящими за культурные рамки традиционных для места проживания этносов. При таком подходе речь может уже идти об организованной преступной группе.

Если человек приехал в Россию из другой страны временно работать или учиться, он все свои вопросы должен решать через посольство либо консульство, а также профильные российские ведомства, и при этом ему совершенно не нужна «крыша» земляков, решающих какие-то вопросы не совсем официальным путем. Думается, если человек решил остаться в нашей стране навсегда и получить российское гражданство, то он должен

максимально быстро ассимилироваться и интегрироваться в наше общество, и в этом случае организованная преступная группа под названием «диаспора» ему не помощник.

Здесь нужен культурный центр, где в свободное от работы время мигрант может углубить свое знание русского языка, познакомиться с историей и культурой нашей стороны, изучить законодательство, т.е. предпринять шаги, после которых человек может называться «нашим». Таким образом, диаспора, которая весьма схожа с организованной преступной группой, России совсем не нужна, особенно диаспора чужих и главное чуждых людей, которые приезжают сюда только зарабатывать деньги. При этом культурные этнические центры с соответствующей регистрацией, работающие на законных основаниях на благо как своих граждан, так россиян, должны получить свое дальнейшее развитие.

Однако в любом случае растущую социальную напряженность в обществе нужно снимать. Следует найти способы нейтрализовать либо выдворить тех, кто почувствовал себя всемогущим только от осознания того, что «диаспоры всегда помогут». Для этого необходимо демонстративно привлекать к уголовной ответственности преступников вне зависимости от их национальности, а любые вмешательства диаспор в этот процесс расценивать в качестве отягчающих обстоятельств.

Следует поддержать позицию заместителя главы Всемирного Русского Народного Собора К. В. Малофеева в том, что по-настоящему опасно, когда для приезжих их землячества выступают в качестве параллельных органов власти. Фактически «диаспоры» — это государства внутри государства, это организации, которые препятствуют работе институтов настоящей власти, прежде всего полиции. При этом ликвидация диаспор, ликвидация параллельных институтов власти вовсе не означает, что мы хотим кого-то лишиться законных прав и сделать беззащитным. Напротив, мы выступаем за реализацию на практике принципа равенства всех людей перед законом. Мы ратуем за то, чтобы права каждого человека были защищены только законными методами [URL:https://vk.com/wall-75679763_6541504?ysclid=lyuvwn2d8o476022578 (дата обращения: 7 ноября 2024 г.)].

Граждане закономерно обеспокоены тем, что деятельность таких сообществ может приводить к дестабилизации обстановки в стране и росту преступности. В своем выступлении в Государственной Думе министр обороны Российской Федерации А. Белоусов подчеркнул, что если не изменить подхода к регулированию миграционных процессов, то мы в скором времени можем столкнуться с утратой единства и своей национальной идентичности, отметив при этом, что Россия — это многонациональная страна, ядром которой исторически является русский православный народ, и призвал депутатов помнить о важной миссии сохранения целостности России, указав на невозможность закрывать глаза на возрастающие попытки эмигрантских общин жить по своим законам, создавая своеоб-

разные государства в государстве
[URL:https://dzen.ru/a/ZoefiPWHznGmHJ_l?ysclid=lyuxbcarhc701251099 (дата обращения: 22 декабря 2024 г.)].

Данные факты имеют многочисленные примеры. Взять хотя бы некоторые города Подмосковья, где мигранты пытались диктовать местным жителям свои правила, свои обычаи. Естественно, это приводило к нарастанию напряженности и конфликтам между ними и коренным населением. Кроме того, внутри самих диаспор, как грибы после дождя, образуются преступные группировки, которые не только сами нарушают закон, но и помогают своим землякам скрываться от правосудия. Генеральная прокуратура бьет тревогу: в прошлом году преступность среди мигрантов выросла на 75% [<https://www.kommersant.ru/doc/6594782> (дата обращения: 22 декабря 2024 г.)]. И это только официальная статистика, а сколько остается вне поля зрения правоохранительных органов. Ведь многие, особенно женщины, просто не решаются обращаться в полицию, опасаясь мести.

Здесь следует обратить внимание на тот факт, что создаваемые когда-то в России как «центры сохранения этнической культуры» национальные диаспоры таковыми центрами так и не стали. Проблема России — не столько мигранты, сколько диаспоры, способные быстро и просто пролоббировать выгодные для себя решения. Эксперты уверены: диаспоры уже поделили Россию на зоны влияния.

Остро стоит вопрос обеспечения миграционной безопасности, под которой следует понимать меры и мероприятия, проводимые правоохранительными органами по обеспечению защиты коренного российского населения от полчищ мигрантов, наводнивших нашу страну и диктующих свои порядки в компактных местах своего пребывания.

Проблема в том, что многие не хотят признавать эти реалии, делая вид, что все нормально, тогда как проблему необходимо решать экстренно, здесь и сейчас, беспрецедентно жестко и абсолютно беспощадно, иначе будет уже поздно.

Проблема миграции в Россию далеко не всегда законопослушных граждан из ряда неблагополучных по уровню преступности стран в последнее время становится все актуальнее. Страну захлестнула волна преступлений — избиений, изнасилований (в том числе и несовершеннолетних), убийств. За прошедшие годы количество мигрантов в России возросло в разы, они уже составляют значительный процент населения России — их десятки миллионов, при этом многие из них (если не большинство) отказываются интегрироваться в российское общество, по сути, они видят нашу страну лишь неким объектом завоевания.

В ряде регионов нашей державы, в том числе имеющих стратегическое значение для государства, власть диаспор — по сути организованных преступных групп — становится настолько сильной, что она уже способна противостоять государственным структурам, в ряде регионов, к сожалению,

нию, можно наблюдать слияние диаспор с органами государственной власти и в первую очередь силовыми структурами, куда национальные группы навязчиво проталкивают своих представителей.

Несмотря на активную позицию отдельных представителей властных структур, например, председателя Следственного комитета РФ А. Бастрыкина, существует крайне серьезное лобби, прикладывающее максимальные усилия для обеспечения мигрантам беспрепятственного въезда на территорию России, а также пытающееся прикрыть совершаемые ими преступления лукавой формулировкой: «преступления не имеют национальности». Однако это далеко не так: преступления национальность имеют, и попытки их замалчивания приведут лишь к росту социальной напряженности в стране [URL:<https://topwar.ru/246040-migranty-strategicheskaja-ugroza-nacionalnoj-bezopasnosti-rossii.html> (дата обращения: 5 ноября 2024 г.)].

В заключение уместно подчеркнуть, что Россия всегда была многонациональной и многоконфессиональной страной, где много людей, которые иммигрировали в Россию и прекрасно интегрировались в наше общество, являются ценными специалистами и прекрасными людьми, и они не хотят, чтобы было «как там». Тогда как называемые «дикие» мигранты, вначале превратив свои страны в помойки, теперь приехали сюда, так как здесь лучше, но где-то в глубине души они вновь хотят повторить все то, что сделали у себя дома, т.е. превратить и нашу страну в средневековую свалку, потому что для них так — привычнее и понятнее.

При таком подходе преступления «диких» мигрантов приведут к тому, что возмездие может стать «неизбирательным», в результате чего в первую очередь пострадают те, кто наименее защищены, т.е. те, кто не входит в круг этнических преступных группировок (диаспор), ведь обществу всегда проще отыгаться на беззащитных. В то же время любые попытки преследования настоящих преступников будут позиционироваться людьми, заинтересованными в дестабилизации общества, как проявления гонений на национальной почве.

Резюмируя, следует сделать некоторые умозаключения.

По мнению автора, интеграция иммигрантов — это не одномоментное действие, это длительный и многогранный процесс, требующий внимания и усилия как со стороны государства, так и со стороны самих приезжих. Важно создать им нормальные условия для адаптации, обучить русскому языку, познакомить с нашей культурой и традициями — именно это, по мнению экспертов, может существенно снизить риск конфликтов и преступности.

Выступления министра обороны А. Белоусова и главы Следственного комитета РФ А. Бастрыкина, призвавших к роспуску диаспор мигрантов, безусловно, затронули одну из самых острых и актуальных для современной России тем — миграционная политика и ее влияние на жизнь в стране.

В настоящее время в стране функционирует Федеральное агентство по делам национальностей (ФАДН России), которое возглавляет Игорь Баринов. На наш взгляд, в современной России представляется целесообразным создание Федерального министерства по делам национальностей — как федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в установленной актами Президента РФ и Правительства РФ сфере.

Государству и обществу предстоит еще многое сделать, чтобы совместными усилиями найти разумный баланс между обеспечением безопасности и порядка, с одной стороны, и соблюдением прав и свобод всех жителей нашей страны, с другой, чтобы окончательно разобраться с проблемой мигрантских диаспор.

На наш взгляд, имеет смысл инициировать открытый и конструктивный диалог между властью и обществом и самими мигрантами. Здесь важно прислушиваться к аргументам друг друга и искать компромиссы, которые позволили бы обеспечить безопасность и порядок в стране, не ущемляя при этом ничьих прав и свобод. Следует также ужесточить контроль за миграционными потоками и повысить ответственность за преступления, совершенные мигрантами, на фоне создания им нормальных условий для интеграции в российское общество.

Нами предложены лишь некоторые шаги, которые помогут привести к решению этой непростой проблемы. Именно от того, насколько эффективно государство сможет ответить на вызовы, связанные с миграцией, зависит будущее миграционной политики в России, и поиск пути обеспечения национальной безопасности и стабильности — это задача, которую власти и общество должны решать сообща. При этом нельзя забывать, что любая политика вообще и миграционная в частности должна строиться на принципах гуманизма и неукоснительного уважения прав человека. Только так публичная власть во взаимодействии с институтами гражданского общества сможет обеспечить устойчивое и гармоничное развитие нашей многонациональной России и безопасность ее граждан.

Список источников

1. Мгдесян, В. М. Диаспоры титульных наций Закавказья и их роль для исторической родины / В. М. Мгдесян, В. В. Миненкова // Образование и право. — 2021. — № 12. — С. 116–123.

References

1. Mgdesyan, V. M. Diasporas of the titular nations of Transcaucasia and their role for the historical homeland / V. M. Mgdesyan, V. V. Minenkova // Obrazovaniye i pravo. — 2021. — № 12. — S. 116–123.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 34.07

Национальные интересы Российской Федерации в сфере обеспечения железнодорожной безопасности

Микаилов Самир Мурсалович,
кандидат юридических наук, доцент,
Курганский институт железнодорожного транспорта
— филиал Уральского университета путей сообщения,
Курган, Россия

Аннотация. В статье проводится научный анализ имеющихся подходов к определению феномена «национальный интерес», как базовой категории для понятия «национальная безопасность» и таких ее составляющих, как транспортная и железнодорожная безопасность, и на этой основе определяются национальные интересы России в сфере обеспечения железнодорожной безопасности. Аргументируется, что национальные интересы России в сфере обеспечения железнодорожной безопасности представляют собой совокупность интересов общества и государства в обеспечении безопасного перемещения людей и грузов по железным дорогам страны. При этом автор обосновывает, что национальные интересы в сфере обеспечения железнодорожной безопасности в общем виде включают в себя: необходимость формирования и совершенствования государственной политики Российской Федерации, связанной с обеспечением железнодорожной безопасности, и реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере железнодорожного комплекса, направленных на предотвращение угроз различного характера (внутренних и внешних) объектам железнодорожного транспорта (движимым и недвижимым), окружающей экосистеме, персоналу и пассажирам, а также минимизацию их последствий.

Ключевые слова: национальная безопасность; национальные интересы; транспортная безопасность; транспортно-логистические интересы; железнодорожная безопасность; обеспечение железнодорожной безопасности.

Для цитирования: Микаилов С. М. Национальные интересы Российской Федерации в сфере обеспечения железнодорожной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 127–133.

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Original article

National interests of the Russian Federation in the field of railway security enforcement

Samir M. Mikailov,
Candidate of Law, associate professor,
Kurgan Institute of Railway Transport
— branch of the Ural State University of Railway Transport,
Kurgan, Russia

Abstract. The current paper has presented a scientific analysis of existing approaches to defining the phenomenon of “national interest” as a basic category for the concept of “national security” and its components such as transport and railway security, and on this basis, Russia’s national interests in the field of railway security enforcement. There has been argued that Russia’s national interests in the field of railway security enforcement represent a combination of the interests of society and the state in ensuring the safe movement of people and goods on the country’s railways. At the same time, there has been substantiated that national interests in the field of railway security enforcement include the need to form and improve the state policy of the Russian Federation related to ensuring railway safety and security, and the implementation of a state-defined system of legal, economic, organizational and other measures in the sphere of the railway complex aimed at preventing threats of various natures (internal and external) to railway transport facilities (movable and immovable), the surrounding ecosystem, staff and passengers, as well as minimizing their consequences.

Keywords: national security; national interests; transport security; transport and logistics interests; railway security; railway security enforcement.

For citation: Mikailov S.M. National interests of the Russian Federation in the sphere of railway security enforcement // Transport law and security. 2025; (1(53)):127–133.

© Микаилов С. М., 2025

Актуальность настоящей статьи состоит в том, что исследование феномена «национальный интерес», как базовой категории для понятия «национальная безопасность» и такой ее составляющей, как «железнодорожная безопасность», как компонента «транспортной безопасности», играет существенную роль в понимании проблем их обеспечения, а также совершенствования деятельности субъектов, призванных обеспечивать удовлетворяющее общество и государство их состояние.

Как правильно отметили в своих работах О. М. Троненкова и Ю. А. Харламова, «железнодорожный транспорт современной России является многоаспектным техносоциальным феноменом, одновременно предпосылкой, фактором и результатом развития основных сфер жизни российского общества, включая политическую. Совмещение характеристик объекта хозяйственной инфраструктуры страны и субъекта общенациональных модернизационных изменений делает его важнейшим инструментом реализации общероссийских национальных интересов и приоритетов» [6; 8].

Следовательно, представляется, что объективность национальных интересов в сфере обеспечения железнодорожной безопасности обусловлено тем, что они отражают стремление общества и государства к обеспечению стабильного и устойчивого функционирования железнодорожного комплекса, минимизации угроз его нормальному состоянию и функционированию.

Цель настоящей статьи заключается в определении национальных интересов России в сфере обеспечения железнодорожной безопасности на основе исследования феномена «национальный интерес».

В различных отраслях науки понятие «национальная безопасность» рассматривается через призму такой категории, как «национальные интересы». Не вдаваясь в детали, можно отметить, что по общему пониманию ис-

следователей, под «национальными интересами» понимается «совокупность сбалансированных интересов личности, общества и всего государства в экономической, внутривластной, социальной, международной, информационной, военной, пограничной, экологической и других сферах жизнедеятельности общества» [1; 2; 6; 8].

Для нашего исследования важны выводы ряда исследователей, которые обосновали, что «национальные интересы в основе своей объективны и отражают стремления граждан и государства к обеспечению стабильного и устойчивого развития общества, его институтов, повышению уровня жизни населения, минимизации угроз личной и общественной безопасности граждан, системе ценностей и институтов, на которых зиждется существование общества [3; 5].

Причем ряд ученых, с которыми можно согласиться, считая феномен «транспортно-логистический интерес» важной общественной потребностью и частью явления «национальный интерес», включают ее и в содержание понятия «национальная безопасность» [1; 6; 7].

В таком случае, вполне логичным будет предположить, что минимизация угроз личной и общественной безопасности, как потребность и как составляющая национальных интересов органически включает в себя минимизацию угроз транспортной и железнодорожной безопасности, являющихся, в свою очередь, потребностью и составляющей транспортно-логистических интересов общества и государства.

Данное утверждение обосновывается также упоминанием в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации [утверждена Указом Президента РФ от 2 февраля 2021 г. № 400] необходимости развития транспортной инфраструктуры, повышения транспортной связанности и реализации российского транзитного потенциала и интеграции в мировое транспортное пространство, как задачи, решение которых необходимо для обеспечения национальной безопасности (п. 47).

Аналогичные по сущности и содержанию задачи, как цели уже транспортной безопасности, содержатся 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], которая приоритетным по важности направлением обозначает обеспечение национальной безопасности в данной сфере.

Соответственно, можно констатировать, что жизненно важные транспортно-логистические интересы граждан, общества и государства в правовом аспекте могут рассматриваться как опосредованные и охраняемые правом их интересы в транспортно-логистической сфере, в том числе и в сфере железнодорожного транспорта.

Полагаем, что реализация и удовлетворение данных интересов, наряду с другими жизненно важными интересами, позволяют личности, государству и обществу существовать и прогрессивно развиваться.

Следовательно, национальные интересы России в сфере обеспечения железнодорожной безопасности представляются как потребности общества, государства, граждан и организаций в безопасном перемещении людей и грузов по железным дорогам страны.

Данное утверждение вполне согласуется с трактовкой национальных интересов, данной в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, под которыми понимается «совокупность внутренних и внешних потребностей государства в обеспечении защищенности и устойчивого развития личности, общества и государства».

При этом вопросы обеспечения железнодорожной безопасности, с точки зрения национальных интересов, возрастают с учетом того, что железнодорожный комплекс нашей страны, наряду с топливно-энергетическим, военно-промышленным и космическим комплексами, является одним из тех возможностей России, которым можно апеллировать на геостратегическом уровне, как транснациональной и межконтинентальной транспортной артерией.

Сфера обеспечения железнодорожной безопасности, являясь важным фактором функционирования государства и жизнедеятельности общества, активно влияет на состояние политической, экономической, информационной и других составляющих безопасности Российской Федерации. Рост международной напряженности и активизация проявлений терроризма обязывает государство принимать необходимые меры по повышению готовности системы железнодорожной безопасности к противодействию нарастающим угрозам нормальному ее состоянию. Априори национальная безопасность Российской Федерации существенным образом зависит от обеспечения транспортной, в том числе железнодорожной, безопасности [4].

Как было отмечено ранее, национальные интересы Российской Федерации в сфере обеспечения железнодорожной безопасности определяются совокупностью интересов личности, общества и государства и их потребностями в безопасном перемещении людей и грузов по железным дорогам страны. Исходя из данного посыла, можно заключить, что интересы личности в сфере обеспечения железнодорожной безопасности заключаются в реализации конституционных прав человека и гражданина на свободу передвижения, которое означает беспрепятственное перемещение лиц, законно находящихся на территории Российского государства, по территории России (ст. 27 Конституции РФ).

Анализ нормативных правовых источников, а также юридической и специальной литературы по данной тематике позволяет выделить две основные составляющие национальных интересов Российской Федерации в сфере обеспечения железнодорожной безопасности.

Первая составляющая национальных интересов Российской Федерации в сфере обеспечения железнодорожной безопасности включает в себя необходимость формирования и совершенствования государственной по-

литики Российской Федерации, связанной с обеспечением железнодорожной безопасности. При этом государственная политика в данной сфере должна детерминировать вопросы:

- совершенствования и укрепления законодательной базы в сфере железнодорожной безопасности;

- укрепления государственных институтов, призванных обеспечивать железнодорожную безопасность, расширять их возможности по своевременному противостоянию преступлениям и правонарушениям в данной сфере;

- развития негосударственных структур обеспечения железнодорожной безопасности и их взаимодействие с аналогичными государственными институтами.

Вторая составляющая национальных интересов Российской Федерации в рассматриваемой сфере, на наш взгляд, включает в себя реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере железнодорожного комплекса, направленных на предотвращение угроз различного характера (внутренних и внешних) объектам железнодорожного транспорта (движимых и недвижимых), окружающей экосистеме, персоналу и пассажирам, а также минимизацию их последствий. Данная составляющая национальных интересов Российской Федерации в сфере обеспечения железнодорожной безопасности подразумевает:

- повышение эффективности деятельности системы по обеспечению железнодорожной безопасности;

- обеспечение конституционных прав и свобод человека и гражданина свободно и безопасно перемещаться по железным дорогам страны;

- укрепление механизма правового регулирования отношений в области железнодорожной безопасности, создание условий для удовлетворения потребностей личности, общества и государства в современном спектре транспортных услуг и защищенности от угроз различного характера;

- развитие, модернизацию и техническое перевооружение железнодорожного комплекса с целью достижения высокой степени безопасности транспортного процесса.

Представляется, что на основе рассмотренных национальных интересов Российской Федерации в сфере обеспечения железнодорожной безопасности можно будет формировать стратегические и текущие задачи внутренней и внешней политики государства в вопросах обеспечения данного вида безопасности.

Данное утверждение обосновывается, прежде всего, тем, что Российская Федерация, провозгласив себя социальным государством, взяло на себя обязательство соблюдать и защищать права и свободы человека (ст. 2 Конституции РФ), обеспечивать безопасность своих граждан и свободу их перемещения (ст. 20, 27 Конституции РФ), а реализацию государственной политики в сфере обеспечения национальной безопасности видит, наряду

с другими, в решении задачи по повышению уровня антитеррористической защищенности мест массового пребывания людей, объектов транспортной инфраструктуры, других критически важных и потенциально опасных объектов (п. 47 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации).

Таким образом, анализ научной литературы, а также нормативных и правовых источников позволил нам определить, что национальные интересы Российской Федерации в сфере обеспечения железнодорожной безопасности представляют собой совокупность интересов общества и государства в обеспечении безопасного перемещения людей и грузов по железным дорогам страны.

Подводя итог вышесказанному, следует отметить, что национальные интересы в сфере обеспечения железнодорожной безопасности в общем виде включают в себя: необходимость формирования и совершенствования государственной политики Российской Федерации, связанной с обеспечением железнодорожной безопасности и реализацией определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере железнодорожного транспорта, направленных на предотвращение угроз различного характера (внутренних и внешних) объектам железнодорожного транспорта (движимых и недвижимых), окружающей экосистеме, персоналу и пассажирам, а также минимизацию их последствий.

Список источников

1. Абалкин, Л. И. О национально-государственных интересах России / Л. И. Абалкин // Вопросы экономики. — 1994. — № 4. — С. 4—16.
2. Белояр, А. Толковый словарь демократического новояза и эвфемизмов / А. Белояр [и др.]. — Москва, 2007.
3. Ицхокин, А. А. «Национальный интерес» и национальное достоинство / А. А. Ицхокин // Международная жизнь. — 1994. — № 4.
4. Микаилов, С. М. О необходимости введения в научный оборот понятия «железнодорожная безопасность» / С. М. Микаилов // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 1(49).
5. Поздняков, Э. А. Россия и национально-государственная идея / Э. А. Поздняков // Военная мысль. — 1992. — № 4-5.
6. Троненкова, О.М. Политика обеспечения национальных интересов России в транспортной сфере: на примере железнодорожного транспорта : автореф. дис. ... канд. полит. наук / О. М. Троненкова. — Москва, 2011.
7. Тураева, М. О. Значение национальных интересов в транспортной сфере для обеспечения национальной безопасности России / М. О. Тураева, И. В. Горохова // Федерализм. — 2022. — № 27(3). — С. 125—138.
8. Харламова, Ю. А. Железнодорожный комплекс в политических процессах российского государства : автореф. дис. ... д-ра полит. наук / Ю. А. Харламова. — Москва, 2010.

References

1. Abalkin, L. I. O natsional'no-gosudarstvennykh interesakh Rossii [On the national and state interests of Russia] / L. I. Abalkin // Voprosy ekonomiki. — 1994. — № 4. — S. 4–16.
2. Beloyar, A. Tolkovyy slovar' demokraticheskogo novoyaza i evfemizmov [Explanatory Dictionary of Democratic Newspeak and Euphemisms] / A. Beloyar [i dr.]. — Moskva, 2007.
3. Itskhokin, A. A. «Natsional'nyy interes» i natsional'noye dostoinstvo ["National Interest" and National Dignity] / A. A. Itskhokin // Mezhdunarodnaya zhizn'. — 1994. — № 4.
4. Mikailov, S. M. O neobkhodimosti vvedeniya v nauchnyy oborot ponyatiya «zheleznodorozhnaya bezopasnost'» [On the Need to Introduce the Concept of "Railway Safety" into Scientific Circulation] / S. M. Mikailov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 1(49).
5. Pozdnyakov, E. A. Rossiya i natsional'no-gosudarstvennaya ideya [Russia and the national-state idea] / E. A. Pozdnyakov // Voyennaya mysl'. — 1992. — № 4-5.
6. Tronenkova, O.M. Politika obespecheniya natsional'nykh interesov Rossii v transportnoy sfere: na primere zheleznodorozhnogo transporta [Policy of Ensuring Russia's National Interests in the Transport Sphere: Using the Example of Rail Transport]: avtoref. dis. ... kand. polit. nauk / O. M. Tronenkova. — Moskva, 2011.
7. Turayeva, M. O. Znachenie natsional'nykh interesov v transportnoy sfere dlya obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossii [The Importance of National Interests in the Transport Sphere for Ensuring Russia's National Security] / M. O. Turayeva, I. V. Gorokho-va // Federalizm. — 2022. — № 27(3). — S. 125–138.
8. Kharlamova, YU. A. Zheleznodorozhnyy kompleks v politicheskikh pro-tsessakh rossiyskogo gosudarstva [The Railway Complex in the Political Processes of the Russian State]: avtoref. dis. ... d-ra polit. nauk / YU. A. Kharlamova. — Moskva, 2010.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 342.9

Массовые беспорядки как угроза общественной безопасности Российской Федерации

Новиков Валерий Анатольевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Шиян Валентина Ивановна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В настоящее время массовые беспорядки, несмотря на незначительное количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 212 УК РФ, и лиц их совершивших, а также относительную статичность этого вида преступлений (по итогам 2023—2024 гг.), следует рассматривать как угрозу общественной безопасности Российской Федерации. Наша позиция обусловлена тем, что массовые беспорядки посягают на общественную безопасность и общественный порядок, сопровождаются насилием, погромами, поджогами, уничтожением имущества, применением оружия, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих либо иных веществ и предметов; как правило, имеют организованный характер, провоцируются экстремистки настроенными элементами и используются ими в борьбе за власть; сопряжены с актами терроризма, нарушают нормальную жизнедеятельность личности, общества и государства. Участникам массовых беспорядков, в отличие от других категорий преступников, свойственна повышенная степень общественной опасности, поскольку абсолютное большинство из них ранее привлекались к уголовной ответственности, и практически каждый второй — участник организованной преступной группы, каждый третий — без постоянного источника дохода. В статье содержатся результаты исследования состояния и динамики преступлений, предусмотренных ст. 212 УК РФ, как в целом по России, так и с учетом регионально-го аспекта с учетом статистических показателей МВД России за период с 2020 по 2024 г.; российского уголовного законодательства, материалов судебной практики и научных работ. Особое внимание уделено уголовно-правовым мерам предупреждения массовых беспорядков. По мнению авторов, проблемы, возникающие в процессе квалификации, обусловлены отсутствием легальной дефиниции «массовые беспорядки», наличием в диспозиции ст. 212 УК РФ оценочных признаков, конкуренцией с составами преступлений против личности, собственности, общественного порядка и порядка управления и другими обстоятельствами, выявленными в процессе исследования.

Ключевые слова: общественная безопасность; общественный порядок; массовые беспорядки; насилие; погромы; поджоги; уничтожение имущества; применение оружия; оказание вооруженного сопротивления представителю власти.

Для цитирования: Новиков В. А., Шиян В. И. Массовые беспорядки как угроза общественной безопасности Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 134–145.

Original article

Mass riots as a threat to public safety of the Russian Federation

Valery An. Novikov,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

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

Abstract. At present, mass riots, despite the insignificant number of registered crimes envisaged by the Article 212 of the Criminal Code of the Russian Federation and the persons who committed them, as well as the relative static nature of this type of crime (based on the results of 2023-2024), should be considered as a threat to public safety of the Russian Federation. Our position has been determined by the fact that mass riots encroach on public safety and public order; they are accompanied by violence, pogroms, arson, property destruction, use of weapons, explosive devices, explosives, poisonous or other substances and objects; as a rule, they are of an organized nature, provoked by extremist-minded elements and used by them in the struggle for power; they are associated with acts of terrorism, they disrupt the normal functioning of the individual, society and the state. Mass riots' participants, unlike other categories of criminals, are characterized by a heightened degree of public danger, since most of them have previously been subject to criminal liability, and almost every second person is a member of an organized criminal group, and every third person is without a permanent source of income. The current paper contains the study results of the state and dynamics of crimes envisaged by the Article 212 of the Criminal Code of the Russian Federation, committed both in Russia as a whole and in the regions, taking into account statistics of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the period from 2020 to 2024. There have been presented the study of the Russian criminal legislation, materials of judicial practice and scientific works. Particular attention has been paid to criminal law measures to prevent mass riots. According to the authors, the problems arising in the qualification process are due to the absence of a legal definition of "mass riots", the presence of evaluative features in the disposition of Article 212 of the Criminal Code of the Russian Federation, competition with the elements of crimes against the person, property, public order and management order, and other circumstances identified during the study.

Keywords: public safety; public order; mass riots; violence; pogroms; arson; property destruction; use of weapons; armed resistance to a government official.

For citation: Novikov V.A., Shiyan V.I. Mass riots as a threat to public safety of the Russian Federation // Transport law and security. 2025; (1(53)):134–145.

© Новиков В. А., Шиян В. И., 2025

В уголовном законодательстве России ответственность за массовые беспорядки предусмотрена ст. 212 УК РФ, которая включена в гл. 24 УК РФ — «Преступления против общественной безопасности». Таким образом, основным непосредственным объектом этого состава преступления обозначена общественная безопасность.

Исследованию правового понятия «общественная безопасность» всегда уделялось большое внимание, о чем свидетельствуют многочисленные научные публикации на данную тему. Однако по-прежнему оно остается дискуссионным. Обобщив разные точки зрения, можно отметить, что применительно к сфере уголовно-правового регулирования под общественной безопасностью понимают состояние защищенности личности, важнейших общественных отношений и государственных институтов от посягательств, которые могут угрожать жизни, причинять вред здоровью или имуществу, нарушать нормальную деятельность органов власти и управления.

Как правило, преступления против общественной безопасности нарушают и общественный порядок. Поэтому следует согласиться с В. Б. Боровиковым, который справедливо полагает, что в составе преступления, предусматривающего ответственность за массовые беспорядки, общественная безопасность является основным непосредственным объектом преступления, а общественный порядок — дополнительным непосредственным объектом [8, стр. 515].

В криминологии массовые беспорядки традиционно рассматривают как крайнюю форму конфликтов — политических, идеологических, этнических, этнорелигиозных и др. Специфика массовых беспорядков определяется, прежде всего, их политизацией и тем, что они, как правило, провоцируются экстремистки настроенными элементами и используются ими в борьбе за власть. Кроме того, массовые беспорядки сопряжены с актами терроризма.

Согласно статистическим данным МВД России в течение последних пяти лет динамике массовых беспорядков присущ волнообразный характер. Максимальное количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 212 УК РФ, и лиц, их совершивших, зафиксировано официальной статистикой в 2021 г. (табл. 1).

Таблица 1

Динамика зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 212 УК РФ, и лиц, их совершивших (2020—2024 гг.)

Показатели	Годы					Прирост/ снижение к 2023 г., %
	2020	2021	2022	2023	2024	
Количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 212 УК РФ	22	41	35	9	9	0
Количество лиц, выявленных за совершение преступлений, предусмотренных ст. 212 УК РФ	69	115	54	41	41	0

Среди лиц, выявленных за совершение преступлений, предусмотренных ст. 212 УК РФ, доминируют граждане Российской Федерации (94,6%), в том числе местные жители (45,8%), как правило, исключительно лица мужского пола. Наибольшей криминальной активностью обладают лица в возрасте 25—49 лет (78,4%), средним профессиональным образованием (46,0%), без постоянного источника дохода (32,4%).

В качестве негативного обстоятельства необходимо обратить внимание на следующие уголовно-правовые свойства участников массовых беспорядков, позволяющие говорить об их устойчивом противоправном поведении, а в целом о повышенной степени общественной опасности. Так, 86,4% лиц, выявленных за совершение массовых беспорядков, ранее совершали преступления (причем каждым вторым совершено преступление, признанное особо опасным рецидивом), 41,0% — участники организованной группы. Последнее обстоятельство позволяет констатировать, что большинство массовых беспорядков имеют не стихийный, а организованный характер.

Несмотря на незначительное количество абсолютных значений, представленных в таблице, и их положительную динамику, в последние два года (в 2023—2024 гг. снижение к 2021 г. составило 78,0%), все-таки массовые беспорядки и их последствия представляют серьезную опасность для общества, подрывают его устои, нарушают нормальную жизнедеятельность государства и его граждан, функционирования предприятий, учреждений и организаций.

Одна из отличительных особенностей — совершение исследуемого состава преступления толпой, представляющей собой бесструктурное скопление людей, связанных сходством эмоционального состояния и общим объектом внимания, что влечет массовые беспорядки. Даже тот, кто не являлся сторонником массовых беспорядков, не испытывал на себе психического давления со стороны других, а только воспринимал поведение этих других, заражается их поведением, подчиняется и следует ему. Учитывая, что важными психологическими характеристиками толпы являются ее бессознательность, инстинктивность и импульсивность, человек, находясь в толпе, поддерживает общий порыв и вовлекается в происходящие события.

В толпе с повышенной степенью общественной опасности обладают лица в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Подобные состояния отрицательно сказываются на нервной системе, дезорганизуют важнейшие психологические процессы возбуждения и торможения. Это приводит к потере самоконтроля, эмоциональной неустойчивости, демонстративности, усилению эгоцентризма, повышению раздражительности, обидчивости, нетерпимости и агрессивности. В результате участники публичного мероприятия, к тому же заряженные национальной или этнорелигиозной идеей, могут превратиться в неуправляемую толпу. Подобная

толпа трудно поддается внешнему контролю, что уже влечет за собой значительную психологическую напряженность в определенном регионе или районе проживания участников массовых беспорядков. На эмоциональном фоне толпа может впасть в ярость, ужас, страх и иные полярные состояния, не совместимые с правовым характером действий [9, стр. 300—301].

По итогам 2024 г. массовые беспорядки выявлены в следующих регионах России: Республике Башкортостан (зарегистрировано 3 преступления, выявлено 22 лица), Республике Дагестан (зарегистрировано 2 преступления, выявлено 11 лиц), г. Москве, Московской области, Самарской области, Республике Саха (Якутия) — зарегистрировано по одному преступлению, предусмотренному ст. 212 УК РФ.

Существенную роль в предупреждении массовых беспорядков играют уголовно-правовые меры. В целях повышения их эффективности уделим внимание некоторым аспектам. Так, в уголовном законодательстве ст. 212 УК РФ включает в себя пять составов преступлений под общим названием «Массовые беспорядки». Вместе с тем легальная дефиниция «массовые беспорядки» отсутствует, что существенно затрудняет применение данной правовой нормы. В ч. 1 ст. 212 УК РФ сказано лишь о том, что массовые беспорядки сопровождаются насилием, погромами, поджогами, уничтожением имущества, применением оружия, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих либо иных веществ и предметов, представляющих опасность для окружающих, а также оказанием вооруженного сопротивления представителям власти. Перечисленные действия собственно и образуют объективную сторону уголовно наказуемых беспорядков при условии, что они имели массовый характер.

Указание на массовость беспорядков означает, что они были совершены организованно или стихийно большой группой правонарушителей, которую можно назвать толпой или несанкционированным сборищем агрессивно настроенных лиц. Это оценочный признак. В каждом конкретном случае следователю и суду необходимо обосновать в процессуальных документах, что противоправные действия совершались большим числом лиц, участвующих в беспорядках. С целью придания данному признаку определенности М. К. Кумышева предлагает нормативно установить минимальное число участников массовых беспорядков, которое должно составлять не менее 50 человек [3, стр. 80].

С данным предложением вряд ли можно согласиться по следующим причинам.

Во-первых, к ответственности за массовые беспорядки ежегодно привлекают значительно меньшее число лиц. Так, по данным Судебного департамента при Верховном Суде РФ (статистическая форма № 10-а о числе осужденных по всем составам преступлений в России) за первое полугодие 2024 г. к ответственности за организацию, участие и призывы к массовым беспорядкам по ст. 212 УК РФ было привлечено всего 13 человек. За последние пять лет показатель судимости по данной статье наибольшего

значения достигал в 2022 г. Число осужденных тогда составило 88 человек. В предыдущие два года этот показатель был ниже вдвое и составлял в 2020 г. — 47, а 2021 г. — 43 осужденных.

Во-вторых, переход от оценочного к нормативному признаку повлечет за собой обязанность следователя и суда устанавливать точное число лиц, принимавших участие в массовых беспорядках, что в силу объективных причин будет весьма затруднительно сделать. Например, часть лиц после участия в беспорядках может скрыться от органов следствия, а в отношении других участников окажется недостаточной доказательная база. Как показывает судебная практика, за участие в массовых беспорядках к ответственности привлекаются в основном наиболее активные исполнители преступления, которые применяли насилие к потерпевшим, уничтожали чужое имущество или оказывали вооруженное сопротивление представителям власти.

Следует отметить, что участие в массовых беспорядках может иметь спонтанный и несогласованный характер, когда отдельные лица, находящиеся в толпе, по собственной инициативе совершают деяния, предусмотренные ч. 1 ст. 212 УК РФ (применяют насилие, учиняют поджоги, открыто похищают или уничтожают чужое имущество и др.).

Вторая разновидность массовых беспорядков характеризуется согласованными действиями, направленными на достижение общего преступного результата, которые являются соучастием в преступлении (ст. 32 УК РФ). В соответствии с «в» ч. 1 ст. 63 УК РФ совершение преступления в составе группы лиц, группы лиц по предварительному сговору, организованной группы или преступного сообщества, считается обстоятельством, отягчающим наказание. Принимая во внимание, что в ст. 212 УК РФ такие квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки не предусмотрены, то данное обстоятельство, если оно будет установлено, должно быть признано, отягчающим и влечь более строгое наказание, предусмотренное санкцией статьи.

Некоторые сложности, возникающие в деятельности следственных органов и судов при квалификации массовых беспорядков, обусловлены тем, что отдельные действия, характеризующие объективную сторону беспорядков, конкурируют с составами преступлений против личности, собственности, общественного порядка и порядка управления. Так, в соответствии с ч. 1 ст. 212 УК РФ массовые беспорядки могут сопровождаться поджогами либо уничтожением имущества иным способом. В то же время умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества, если эти деяния повлекли причинение значительного ущерба, образуют состав преступления против собственности (ст. 167 УК РФ).

Разграничивать составы указанных преступлений следует, руководствуясь доктринальным коллизионным правилом о конкуренции части и целого. Как отмечает Л. В. Иногамова-Хегай, при конкуренции части и целого квалификация осуществляется по той правовой норме, которая более

полно описывает содеянное виновным лицом. В частности, причинение во время массовых беспорядков вреда здоровью, собственности охватывается составом массовых беспорядков [2, стр. 113].

В научной литературе высказано мнение, что по аналогии со ст. 167 УК РФ ущерб, причиненный уничтожением имущества при массовых беспорядках, по своему размеру должен быть значительным. В противном случае такие действия нельзя квалифицировать как массовые беспорядки [1, стр. 82]. В связи с этим следует отметить, что в составах преступлений против собственности размер ущерба действительно имеет значение. Однако применительно к массовым беспорядкам собственность является дополнительным непосредственным объектом преступления, воздействуя на который, виновное лицо посягает на более важный объект — общественную безопасность. Поэтому размер ущерба не влияет на квалификацию массовых беспорядков.

Данная точка зрения подтверждается судебной практикой. Так, в исправительной колонии строгого режима группа осужденных, находившихся в строгих условиях содержания, стала проявлять недовольство законными действиями администрации учреждения. Для того чтобы добиться смягчения режима отбывания наказания, осужденные численностью примерно 200—300 человек окружили здание штрафного изолятора. В ходе стихийно возникших массовых беспорядков был поврежден металлический забор и камеры видеонаблюдения, разбиты окна в помещениях изолятора. В частности, одному из подсудимых С. инкриминировалось уничтожение имущества на сумму 7100 руб., что явно не является значительным ущербом. Тем не менее его действия квалифицированы судом по ч. 2 ст. 212 УК РФ как участие в массовых беспорядках, сопровождавшихся уничтожением имущества. По приговору суда ему было назначено наказание в виде трех лет лишения свободы [приговор Заволжского районного суда г. Ульяновска от 15 мая 2023 г. по делу № 1-109/2023].

Следует также отметить, что не всякое физическое насилие охватывается составом преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 212 УК РФ. За участие в массовых беспорядках, сопровождавшихся применением насилия, предусмотрено наиболее строгое наказание в виде лишения свободы на срок до восьми лет. По ч. 2 ст. 111 УК РФ может быть назначено наказание до десяти лет лишения свободы. Таким образом, причинение тяжкого вреда здоровью при наличии квалифицирующих признаков не может быть полностью учтено, если виновному лицу будет инкриминироваться только участие в массовых беспорядках. В таких случаях необходима квалификация по совокупности преступлений. Применение насилия в отношении представителя власти, опасного для жизни или здоровья, также требует дополнительной квалификации по ч. 2 ст. 318 УК РФ, а в отношении сотрудника места лишения свободы или содержания под стражей — по ч. 3 ст. 321 УК РФ.

Общественно опасные действия, совершенные во время массовых беспорядков, которые не охватываются ч. 1 ст. 212 УК РФ, требуют дополнительной квалификации по соответствующим статьям Особенной части УК РФ. В связи с этим определенным интересом представляет вопрос о соотношении составов преступлений о массовых беспорядках и хулиганстве. Очевидно, что во время массовых беспорядков совершаются и хулиганские действия, ответственность за которые предусмотрена ст. 213 УК РФ.

Сходство данных преступлений состоит в том, что массовые беспорядки и хулиганство грубо нарушают общественный порядок, при этом могут сопровождаться насилием, поджогами, уничтожением имущества, применением оружия, оказанием сопротивления представителю власти (ч. 2 ст. 213 УК РФ), а также применением взрывчатых веществ и взрывных устройств (ч. 3 ст. 213 УК РФ). Хулиганские действия охватываются составом преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 212 УК РФ, если они совершены в обстановке массовых беспорядков. Квалифицировать действия участника массовых беспорядков по ст. 213 УК РФ представляется возможным, если грубое нарушение общественного порядка было совершено: 1) без применения насилия при наличии одного из криминообразующих признаков, предусмотренных п. п. «б» или «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ; 2) с применением предметов, используемых в качестве оружия (ч. 2 ст. 213 УК РФ); 3) с невооруженным сопротивлением представителю власти (ч. 2 ст. 213 УК РФ). Напротив, хулиганство, которое сопровождалось оказанием вооруженного сопротивления представителю власти при массовых беспорядках, следует квалифицировать по ч. 2 ст. 212 УК РФ.

Для характеристики объективной стороны массовых беспорядков законодатель использует понятие «погромы», которое в уголовном законе не имеет определения и для правильной квалификации преступления нуждается в толковании. Известный советский лингвист и лексикограф С. И. Ожегов определял погром как шовинистическое выступление против какой-нибудь национальной или иной группы населения, сопровождающееся грабежами и убийствами [7, стр. 529].

В научных публикациях высказаны разные точки зрения по вопросу о том, какие действия следует считать погромами. Так, А. А. Ломакина полагает, что погромы — это разрушение жилых и иных помещений, средств транспорта и т.п. [5, стр. 15] Такой же подход к пониманию погромов обозначился и в некоторых судебных решениях.

По приговору суда И. был признан виновным в том, что принял участие в массовых беспорядках, сопровождавшихся погромами и уничтожением имущества. Массовые беспорядки возникли в исправительной колонии после водворения в штрафной изолятор нескольких осужденных за нарушения режима отбывания наказания. В результате беспорядков были повреждены и уничтожены: служебная оргтехника, мебель, телевизоры, камеры видеонаблюдения, окна, двери и другое имущество. В окнах некоторых помещений выбиты стекла, а карантинном отделении и кабинетах

начальников отрядов устроены поджоги. В массовых беспорядках приняли участие более 100 человек. Насилие к другим осужденным и представителям администрации не применялось. Имущество разграблению не подвергалось. Суд квалифицировал указанные действия как погром и уничтожение имущества по ч. 2 ст. 212 УК РФ [приговор Кумторкалинского районного суда Республики Дагестан от 7 июля 2021 г. по уголовному делу № 1-67/2021].

С данной точкой зрения трудно согласиться. В ч. 1 ст. 212 УК РФ для характеристики разрушений помещений или иных объектов законодатель использует другое понятие — уничтожение имущества. Во время погромов чужое имущество может повреждаться или уничтожаться действиями бесчинствующей толпы. Однако не это является их отличительной чертой.

В истории Российского государства не раз случались трагические события, которые сопровождались погромами. В октябре 1905 г. в г. Ярославле произошли еврейские погромы. М. С. Сапир на основании данных, содержащихся в архивных документах, отмечает, что в них была описана картина бандитизма, грабежей и насилия, творившихся в городе в течение нескольких дней при полном попустительстве властей. Толпа разграбила много домов, торговых лавок, магазинов, ремесленных мастерских и заводов. Большинство пострадавших еврейских семей потеряли все свое имущество [11, стр. 162].

В мае 1915 г. погромам подверглась фабрика «Феррейн» в Московской губернии. За время пребывания на фабрике погромщики выпили пять ведер спирта, похитили до 2000 кусков мыла и 10 пудов сахара. Из квартиры управляющего фабрикой были украдены драгоценности, одежда, велосипед и много других вещей [10, стр. 431].

Таким образом, можно констатировать, что погромы имеют целью не повреждение и уничтожение чужого имущества, а его разграбление. Принимая во внимание, что в ч. 1 ст. 212 УК РФ наряду с насилием, поджогами, уничтожением имущества, применением оружия, взрывных устройств и взрывчатых веществ в качестве альтернативных действий указаны погромы, то под ними следует понимать кражи, грабежи и разбои, совершенные во время массовых беспорядков.

На незаконное завладение чужим имуществом при погромах обращают внимание Е. Б. Кургузкина и Н. А. Власова. Погромы они определяют как шовинистическое, националистическое или религиозное открытое нападение одной части населения на другую, сопровождавшееся насилием, присвоением либо уничтожением чужого имущества, нарушением иных прав и свобод граждан [4, стр. 142].

Недостатком данного определения является указание на шовинистический, национальный и религиозный мотивы погромов. Известны случаи, когда погромы совершались с другими мотивами. Так, в конце 1917 г. по Петрограду прокатились печально известные «винные» погромы. Толпы людей, подстрекаемые уголовниками, дезертирами и противниками новой

власти, в течение нескольких месяцев совершали нападения на склады алкогольной продукции с целью расхищения вина и спирта. Как отмечает В. И. Мусаев, в Зимнем дворце охрана поначалу пыталась пресечь погромы винных погребов, но вскоре и она присоединилась к грабежу. С большим трудом беспорядки в городе удалось прекратить [6, стр. 112].

В качестве примера погромов, совершенных по другим мотивам, можно привести фабулу одного уголовного дела. На территории вахтового поселка стихийно возникли массовые беспорядки, в которых приняли участие лица, прибывшие из среднеазиатских республик для участия в строительстве Амурского газоперерабатывающего комплекса. В ходе конфликта протестующие требовали выдачи обещанной работодателем заработной платы и премий, прекращения вычетов стоимости патентов из заработка работников, улучшения рациона питания и условий проживания, снижения цен на продовольственные продукты в магазинах поселка.

Вооружившись камнями, деревянными палками и металлическими прутьями, они врываются в офисные помещения, избивали, находившихся в них работников аппарата управления, крушили имущество, а также разграбили салон сотовой связи и продуктовый магазин. Камеры видеонаблюдения, установленные внутри помещений, зафиксировали факты хищений чужого имущества. Общий ущерб составил более 39 млн руб. Как видно из приговора суда, в массовых беспорядках приняли участие около 300 человек. Действия виновных лиц квалифицированы предварительным следствием и судом как участие в массовых беспорядках, сопровождавшихся насилием, погромами и уничтожением имущества по ч. 2 ст. 212 УК РФ [приговор Свободненского городского суда Амурской области от 21 июля 2021 г. по уголовному делу № 1-271/2021].

Данные примеры наглядно показывают, что погромы могут совершаться с разными мотивами, основным из которых все же является корысть. Представляется правильным дополнить ст. 212 УК РФ примечанием, в котором закрепить определение погромов в следующей редакции: «Под погромами в настоящей статье понимаются хищения чужого имущества путем кражи, грабежа или разбоя, совершенные участниками массовых беспорядков».

Хищение чужого имущества во время погромов охватывается составом преступления о массовых беспорядках. Однако принимая во внимание, что в ч. 2 ст. 212 УК РФ наиболее строгое наказание в виде лишения свободы не превышает восемь лет, то в случаях совершения особо квалифицированных краж и грабежей или квалифицированных разбоев содеянное во время массовых беспорядков образует совокупность с указанными преступлениями. Обусловлено это тем, что наказание, предусмотренное ч. 2 ст. 212 УК РФ, является чрезмерно мягким и явно не соответствует общественной опасности тех действий, которые образуют объективную сторону массовых беспорядков. Наказание за участие в массовых беспорядках следовало бы установить в пределах от 5 до 15 лет лишения свободы.

Проведенное исследование позволило сформулировать следующие основные выводы. Меры предупреждения массовых беспорядков должны основываться на достижениях, прежде всего, таких наук, как криминология, психология, исправительная педагогика и уголовное право; носить системный характер; осуществляться всеми субъектами предупреждения, а не только органами внутренних дел, поскольку причины и условия массовых беспорядков находятся во всех сферах общественной жизни.

Список источников

1. Боровиков, В. Б. О совершенствовании законодательства об ответственности за массовые беспорядки / В. Б. Боровиков, В. В. Боровикова // Социально-политические науки. — 2019. — № 4. — С. 82—84.
2. Иногамова-Хегай, Л. В. Конкуренция норм уголовного права /Л. В. Иногамова-Хегай. — Москва : Щит-М, 1999.
3. Кумышева, М. К. К вопросу о массовости в уголовно-правовой характеристике массовых беспорядков / М. К. Кумышева //Пробелы в российском законодательстве. — 2018. — № 3. — С. 79—81.
4. Кургузкина, Е. Б. Проблемы уголовно-правовой регламентации ответственности за совершение массовых беспорядков / Е. Б. Кургузкина, Н. А. Ломакина // Пенитенциарная наука. — 2024. — Том 18. — № 2 (66). — С. 136—144.
5. Ломакина, А. А. Актуальные вопросы квалификации преступлений, связанных с организацией массовых беспорядков /А. А. Ломакина // Общество и право. — 2022. — № 4. — С. 14—17.
6. Мусаев, В. И. Пьяные погромы в Петрограде в конце 1917 — начале 1918 г. / В. И. Мусаев // КЛИО. — 2011. — № 8 (59). — С. 111—115.
7. Ожегов, С. И. Словарь русского языка / под редакцией Н. Ю. Шведовой. — 22-е изд., стер. — Москва : Рус. яз., 1990.
8. Особенная часть Уголовного кодекса Российской Федерации: комментарий, судебная практика, статистика / под общей редакцией В. М. Лебедева ; ответственный редактор А. В. Галахова. — Москва : Издательский Дом «Городец», 2009.
9. Предупреждение преступности в России : монография / под редакцией Ю. М. Антонян. — Москва : ДГСК МВД России, 2014.
10. Савинова, Н. В. Погромы немцев в Московской губернии в мае 1915 г. / Н. В. Савинова // Сборник научных статей: Россия в XX веке, проблемы политической, экономической и социальной истории. — Санкт-Петербург, 2008.
11. Сапир, М. С. Еврейские погромы 1905 г. в Ярославской губернии: причины, ход и последствия / М. С. Сапир //Новая наука: опыт, традиции, инновации. — 2017. — Том 3. — № 4. — С. 159—163.

References

1. Borovikov, V. B. O sovershenstvovanii zakonodatel'stva ob otvetstvennosti za massovyye besporyadki [On improving the legislation on liability for mass riots] / V. B. Borovikov, V. V. Borovikova // Sotsial'no-politicheskiye nauki. — 2019. — № 4. — S. 82—84.
2. Inogamova-Khegay, L. V. Konkurentsiya norm ugolovnogo prava [Competition of criminal law norms] /L. V. Inogamova-Khegay. — Moskva : Shchit-M, 1999.
3. Kumysheva, M. K. K voprosu o massovosti v ugolovno-pravovoy kharakteristike massovykh besporyadkov [On the issue of mass character in the criminal-legal char-

- acteristics of mass riots] / M. K. Kumysheva // Probely v rossiyskom zakonodatel'stve. — 2018. — № 3. — S. 79—81.
4. Kurguzkina, Ye. B. Problemy ugolovno-pravovoy reglamentatsii otvetstvennosti za soversheniye massovykh besporyadkov [Problems of criminal-legal regulation of responsibility for committing mass riots] / Ye. B. Kurguzkina, N. A. Lomakina // Penitentsiarnaya nauka. — 2024. — Tom 18. — № 2 (66). — S. 136—144.
 5. Lomakina, A. A. Aktual'nyye voprosy kvalifikatsii prestupleniy, svyazannykh s organizatsiyey massovykh besporyadkov [Actual issues of qualification of crimes related to the organization of mass riots] / A. A. Lomakina // Obshchestvo i pravo. — 2022. — № 4. — S. 14—17.
 6. Musayev, V. I. P'yanyye pogromy v Petrograde v kontse 1917 — nachale 1918 g. [Drunken mayhem in Petrograd in late 1917 - early 1918] / V. I. Musayev // KLIIO. — 2011. — № 8 (59). — S. 111—115.
 7. Ozhegov, S. I. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language] / pod redaktsiyey N. YU. Shvedovoy. — 22-ye izd., ster. — Moskva : Rus. yaz., 1990.
 8. Osobennaya chast' Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii: kommentariy, sudebnaya praktika, statistika [Special Part of the Criminal Code of the Russian Federation: commentary, judicial practice, statistics] / pod obshchey redaktsiyey V. M. Lebedeva ; otvetstvennyy redaktor A. V. Galakhova. — Moskva : Izdatel'skiy Dom «Gorodets», 2009.
 9. Preduprezhdeniye prestupnosti v Rossii [Crime Prevention in Russia]: monografiya / pod redaktsiyey YU. M. Antonyan. — Moskva : DGSK MVD Rossii, 2014.
 10. Savinova, N. V. Pogromy nemtsev v Moskovskoy gubernii v maye 1915 g. [Mayhem of Germans in the Moscow Province in May 1915] / N. V. Savinova // Sbornik nauchnykh statey: Rossiya v XX veke, problemy politicheskoy, ekonomicheskoy i sotsial'noy istorii. — Sankt-Peterburg, 2008.
 11. Sapir, M. S. Yevreyskiye pogromy 1905 g. v Yaroslavskoy gubernii: prichiny, khod i posledstviya [Jewish mayhem of 1905 in the Yaroslavl province: causes, course and consequences] / M. S. Sapir // Novaya nauka: opyt, traditsii, innovatsii. — 2017. — Tom 3. — № 4. — S. 159—163.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 342

Актуальные вопросы и нормативно-правовые основы обеспечения национальных интересов России в Арктике

Ходос Андрей Викторович,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В статье рассмотрены действующие нормативные правовые акты, регламентирующие национальные интересы Российской Федерации в Арктическом регионе. Проведен анализ основных аспектов, таких как геополитическое положение, экономическая и экологическая значимость региона, требующих надлежащего правового обеспечения со стороны Российской Федерации. В связи с растущим интересом и борьбой прибрежных к Арктическому региону государств за зоны влияния, торговые пути и множество возможностей Арктики возрастает и риск угрозы национальной безопасности. Именно поэтому нормативно-правовое обеспечение национальных интересов Российской Федерации в данном регионе приобретает значимость в современном мире.

Ключевые слова: Арктика; Российская Федерация; национальные интересы; стратегические цели; геополитические отношения.

Для цитирования: Ходос А. В. Актуальные вопросы и нормативно-правовые основы обеспечения национальных интересов России в Арктике // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 146–153.

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Original article

Topical issues and legal framework of Russia's national interests in the Arctic

Andrey V. Khodos,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the present regulatory legal acts governing the national interests of the Russian Federation in the Arctic region. There has been conducted the analysis of the main aspects, such as the geopolitical position, economic and environmental significance of the region, requiring appropriate legal support from the Russian Federation. Due to the growing interest and struggle for zones of influence, trade routes, many opportunities of the Arctic among the states coastal to the Arctic region, the risk of a threat to national security is also increasing. That is why the legal and regulatory support of the national interests of the Russian Federation in the region is of crucial importance in the modern world.

Keywords: Arctic; Russian Federation; national interests; strategic goals; geopolitical relations.

В соответствии с определением, представленным в Указе Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», под национальными интересами России понимаются объективно значимые потребности личности, общества и государства в безопасности и устойчивом развитии. Обеспечение таких интересов предполагает совокупность действий органов публичной власти во взаимодействии с институтами гражданского общества и организациями, направленных на реализацию политических, правовых, военных, социально-экономических и иных мер для противодействия существующим угрозам.

Зачастую такие меры крайне необходимы в отдельных регионах нашего государства, таких как Арктический регион. Такая необходимость связана с тем, что на Арктику претендуют многие другие прибрежные государства, вызывая тем самым прямые угрозы безопасности нашего государства.

Являясь уникальной частицей планеты, наполненной множеством неисследованных тайн, Арктика представляет собой один из самых привлекательных регионов. С XX в. данная территория стала очень востребованной и активно исследовалась. Ученых привлекала необычайная природа, а также ресурсный потенциал вечных льдов. В политической сфере Арктика обрела самостоятельность и выделилась в 1920—1930-е гг. в результате длительного разграничения прав и интересов прибрежных государств. На сегодняшний день Российская Федерация является крупнейшим арктическим государством, страной, которая внесла наиболее весомый вклад в исследование региона, и продолжает освоение новых участков Заполярья [2].

В современном мире, когда все страны увеличивают свою экономику до мировых масштабов, развивают технологии и стратегии в разных отраслях, международная обстановка вокруг Арктики приобрела новые обороты. Рассматриваемый регион становится более обсуждаемым, по-своему более интересным для каждого государства. В свою очередь, для Российской Федерации значимость данного объекта нельзя переоценить, Арктика для России представляет действительно высокую экономическую и стратегическую ценность [3].

Итак, более подробно о геополитических интересах России в Арктике.

Одним из ключевых факторов является роль данного региона в национальной безопасности нашего государства. Арктика может представлять собой стратегический плацдарм для защиты северных границ России. Безусловно, наличие безопасной защищенной границы по этому направлению является важным аспектом, так как современные технологии всех развитых государств активно увеличивают темпы развития, а на прибрежных северных землях России располагаются немаловажные серьезные про-

мышленные объекты. В связи с этим нашему государству необходимо модернизировать арктическую инфраструктуру, военно-морской флот, навигационные системы, системы наблюдения и контроля, другими словами — укреплять свое положение в Арктике.

Вторым не менее важным аспектом геополитического значения Арктики для Российской Федерации является сотрудничество с другими странами. Последнее время Россия вместе с другими странами, имеющими выход к Арктике, принимает участие в международных мероприятиях, которые касаются непосредственного планирования развития рассматриваемого региона, использования его ресурсной составляющей, поддержания и восстановления его уникальной и хрупкой экосистемы. Одним из примеров такого взаимодействия является Арктический совет — международная организация, платформа для обсуждения вышеперечисленных вопросов и решения поставленных задач. Российская Федерация в подобных организационных мероприятиях играет существенную роль, в вопросах, касающихся Арктики, Россия является ведущей державой. Позиция нашего государства заключается в поддержании мирного сосуществования, справедливого использования ресурсов и реализации совместных исследований.

Вместе с тем в каждой сфере присутствуют свои сложности и не всегда возможно реализовать свои интересы в установленные сроки. В случае с Арктикой проблемы заключаются в особенностях климатических условий. К таким реальным проблемам относится таяние льдов, изменение экосистемы, что как следствие приводит к загрязнению мирового океана и создает угрозу для исчезновения местных обитателей. Российская Федерация имеет понимание необходимости сбалансированного подхода к освоению ресурсов и охране особого объекта, а также возможности, выраженные в постоянной разработке новых стратегий и технологий. В данном случае остается значимым поддержание и сохранение экологического состояния Арктики, а выгода, извлекаемая из добываемых в этом регионе ресурсов, отходит на второй план.

Что касается относительно наполненности ресурсами рассматриваемого региона, Арктика насыщена рыболовными запасами, богата полезными ископаемыми, такими как нефть, газ, различные минералы. В связи с этим регион представляет собой серьезную возможность для экономического роста и развития страны. Однако совсем не все государства готовы к освоению этих благ.

Для эффективного их получения необходимо выйти на высокий технологический уровень, способный применять сбалансированный подход, учитывающий интересы будущих поколений, минимизирующий негативное воздействие на экологию Мирового океана. Базовым и принципиальным фактором в этом смысле является углубление в направлении экологической безопасности, охраны окружающей среды и максимальное снижение уровня ущерба, наносимого природе.

Одним из приоритетных направлений развития национальных интересов России в Арктике является активное использование Северного морского пути. Данный транспортный маршрут имеет мировое значение, поддерживает морскую коммуникацию между Европой и Азией и повышает роль Российской Федерации как мировой торговой державы. В связи с этим сохранение контроля и активное использование Северного морского пути напрямую влияет на обеспечение национальных интересов России.

Экологические аспекты использования арктических ресурсов становятся все более актуальными в свете глобальных изменений климата. Арктика является хрупкой экосистемой, и ее освоение требует особого внимания к вопросам охраны окружающей среды. Россия, как одна из ведущих стран в Арктическом регионе, должна взять на себя ответственность за сохранение уникальной природы этого края. Это включает в себя разработку и внедрение экологически чистых технологий, а также активное участие в международных инициативах по охране окружающей среды. Важно, чтобы экономическая выгода не ставилась выше экологических интересов и все действия в Арктике были направлены на обеспечение устойчивого развития.

Безопасность и обороноспособность Арктики занимают центральное место в национальной политике. Учитывая стратегическую важность этого региона, России необходимо продолжать укреплять свои военные позиции, обеспечивать защиту своих границ и интересов. Это требует не только модернизации вооруженных сил, но и создания эффективной системы мониторинга и реагирования на возможные угрозы. Безопасность в Арктике не может быть обеспечена только военными средствами, необходима также дипломатия и сотрудничество с другими государствами, что открывает возможности для совместного решения актуальных проблем.

В этом контексте международное сотрудничество выступает важным фактором для прогресса и защиты национальных интересов в данном регионе. Россия активно вовлечена в различные международные площадки и организации, стремящиеся к укреплению сотрудничества в Арктике. Это взаимодействие строится на принципах взаимного уважения и учета интересов всех государств, участвующих в освоении и охране Арктического региона.

На совещании в 2017 г. Президент РФ Владимир Путин отмечал: «Степень разведанности минеральной сырьевой базы Арктического региона низка, как и уровень ее освоения, что не соответствует перспективным возможностям макрорайона». В связи с этим необходимо развивать правовое обеспечение национальных интересов региона, основываясь на тех возможностях, которые дает нашему государству Арктика.

Основопологающим документом, который отражает интересы России в Арктике, является подпрограмма «Освоение и развитие Арктики», включенная в Федеральную целевую программу, посвященную изучению и освоению Мирового океана [утверждена постановлением Правительства

РФ от 10 августа 1998 г. № 919]. В ее рамках определены основные направления развития региона, такие как научно-исследовательская деятельность, экологическое сохранение и рациональное использование природных ресурсов Арктики. Особое внимание уделяется укреплению национальной безопасности и повышению конкурентоспособности российской экономики на арктическом пространстве. Кроме того, важным направлением является развитие инфраструктуры и создание условий для комфортного проживания населения в этом уникальном регионе.

Положения Основ государственной арктической политики обрели юридическую реальность после того, как был утвержден Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации». Закон устанавливает ключевые понятия, касающиеся целей и задач социально-экономического прогресса Арктики. Этот документ служит общей юридической базой для планирования и осуществления стратегий в различных сферах экономической деятельности. Н. Н. Поддубная подчеркивает, что данный Закон является ключевым для экологического анализа, планирования и разработки программ [4]. Г. В. Выпханова и Н. Г. Жаворонкова указывают, что принятие данного Закона стало значимым событием в правовой системе, оказывающим влияние на различные аспекты общественной жизни [1].

Основу правового обеспечения национальных интересов России в Арктике составляет также ряд следующих документов:

- Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года»;
- Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» — определяет ключевые механизмы, способствующие реализации стратегических целей по защите национальных интересов Российской Федерации в Арктическом регионе;
- постановление Правительства РФ от 30 марта 2021 г. № 484 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации”» — включает в себя ключевые государственные инициативы, направленные на создание новых рабочих мест и улучшение условий жизни для коренных малочисленных народов, проживающих в Арктической зоне России.

5 марта 2020 г. Президент РФ утвердил Основы государственной политики Российской Федерации в Арктическом регионе до 2035 года, определив цели, направления, задачи, а также механизмы реализации политики России в Арктике, которая всегда находилась в поле зрения руководства страны. При разработке Основ государственной политики на следующие 15 лет необходимо было выявить ключевые внутренние проблемы арктических территорий и провести их принципиальную оценку. В документе

указано, что основными национальными интересами Российской Федерации в Арктике являются: сохранение суверенитета и территориальной целостности, развитие Арктической зоны Российской Федерации в качестве стратегической ресурсной базы, сохранение Арктики как территории мира, развитие стабильного и взаимовыгодного международного партнерства, развитие Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации, обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения Арктики, охрана окружающей среды, защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов.

Также выявлены пять ключевых вызовов, представляющих угрозу национальной безопасности России в Арктике:

1) стремление иностранных государств изменить положения международных договоров, а также создать системы национального правового регулирования;

2) существование проблем, связанных с незаконченным международным правовым разграничением морских пространств Арктического региона между прибрежными государствами;

3) создание препятствий со стороны иностранных государств к осуществлению Российской Федерации на территории Арктики хозяйственной и иной деятельности;

4) наращивание иностранными государствами военного присутствия в Арктике и возрастание конфликтного потенциала в регионе;

5) дезинформационная кампания, направленная на дискредитацию действий Российской Федерации в Арктике.

Арктика представляет собой уникальную возможность для России, но также и серьезные вызовы. Успешная реализация национальной политики в этом регионе требует комплексного подхода, который будет учитывать все аспекты и интересы. Россия должна активно развивать свои способности в области освоения арктических ресурсов, обеспечивать безопасность и охрану окружающей среды, а также развивать международное сотрудничество.

Законодательство РФ регулирует важность Арктического региона с точки зрения национальной безопасности. Арктика становится важным фактором в формировании будущего России. Безусловно, одним из важных источников стратегического характера является Стратегия пространственного развития, в которой в том числе отражены правовые вопросы, связанные с освоением Арктического региона. В связи с этим необходимо обратиться к распоряжению Правительства РФ от 28 декабря 2024 г. № 4146-р «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2036 года». Учитывая глобальные изменения и растущие интересы других государств, нашему государству необходимо продолжать активно развивать свои позиции в этом регионе. Устойчивое развитие Арктики, основанное на принципах эколо-

гической безопасности и международного сотрудничества, станет залогом успешной реализации национальных интересов России в этом стратегически важном регионе. Важно, чтобы все действия Российской Федерации в Арктике были направлены на обеспечение долгосрочной стабильности и благополучия как для самой России, так и для всего международного сообщества.

Таким образом, национальные интересы Российской Федерации затрагивают развитие Арктического региона. Основные цели, направления и угрозы национальной безопасности России в Арктике раскрыты лишь в одном нормативном правовом акте — Указе Президента РФ.

Основные национальные интересы в Арктическом регионе увязываются с обеспечением суверенитета и территориальной целостности Российской Федерации, сохранением Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства, а также обеспечением высокого качества жизни и благосостояния коренного населения региона. В связи с быстроизменяющейся геополитической обстановкой в мире, стремлением других государств контролировать территорию Арктического региона необходимо обеспечить надлежащие системы управления, разработать дополнительные нормативные правовые акты, содержащие детализацию действий и мер, которые будут направлены на сохранение, поддержание и защиту национальных интересов России в столь ценном регионе.

Список источников

1. Выпханова, Г. В. Государственная экологическая политика и документы стратегического планирования / Г. В. Выпханова, Н. Г. Жаворонкова // Экологическое право. — 2016. — № 3.
2. Ивченко, Б. П. Проблемы национальной безопасности при освоении шельфовых месторождений Арктики / Б. П. Ивченко // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. — 2013. — № 3 (22). — С. 151—161.
3. Ивченко, Б. П. Обеспечение национальной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации: монография / Б. П. Ивченко, В. А. Шамахов. — Санкт-Петербург : ИПЦ СЗИУ РАНХиГС, 2019.
4. Поддубная, Н. Н. Правовое обеспечение реализации административного механизма охраны окружающей среды г. Москвы / Н. Н. Поддубная // Административное право и процесс. — 2016. — № 8.

References

1. Vypkhanova, G. V. Gosudarstvennaya ekologicheskaya politika i dokumenty strategicheskogo planirovaniya [State environmental policy and strategic planning documents] / G. V. Vypkhanova, N. G. Zhavoronkova // Eko-logicheskoye pravo. — 2016. — № 3.
2. Ivchenko, B. P. Problemy natsional'noy bezopasnosti pri osvoyenii shel'fo-vykh mestorozhdeniy Arktiki [National security issues in the development of Arctic offshore deposits] / B. P. Ivchenko // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admirala S. O. Makarova. — 2013. — № 3 (22). — S. 151—161.
3. Ivchenko, B. P. Obespecheniye natsional'noy bezopasnosti v Arkticheskoy zone Rossiyskoy Federatsii: monografiya [Ensuring national security in the Arctic zone of the

Russian Federation: monograph] / B. P. Ivchenko, V. A. Shamakhov. — Sankt-Peterburg : IPTS SZIU RANKhiGS, 2019.

4. Poddubnaya, N. N. Pravovoye obespecheniye realizatsii administrativnogo mekhanizma okhrany okruzhayushchey sredy g. Moskvy [Legal support for the implementation of the administrative mechanism for environmental protection in Moscow] / N. N. Poddubnaya // Admini-strativnoye pravo i protsess. — 2016. — № 8.

МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 368.23

Проблемы правового регулирования деятельности субъектов правоотношений в области морского страхования в России

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

Аннотация. Морское страхование является важным финансово-правовым инструментом защиты интересов в судоходстве. Совершенствование публично-правового регулирования данной области позволит упорядочить правоотношения субъектов морского страхования путем подробной регламентации их прав и обязанностей, что приведет к повышению эффективности работы отрасли. В статье рассматривается правовое определение и регулирование деятельности субъектов страховых правоотношений как по российскому, так и по английскому, а также германскому праву.

Ключевые слова: морское страхование; публично-правовое регулирование; правовая система; субъекты правоотношений; ассекюрадер; лосс-эджастер; общая авария.

Для цитирования: Минин Н. Е. Проблемы правового регулирования деятельности субъектов правоотношений в области морского страхования в России // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 154–161.

MARITIME LAW

Original article

Problems of legal regulation of the activities of subjects of legal relations in maritime insurance in Russia

Nikita Ev. Minin,
CEO of LLC “Nautilus - Insurance Consultants”,
Moscow, Russia

Abstract. Maritime insurance is an important financial and legal instrument for protecting interests in shipping. Improvement of public-legal regulation of this area will help to streamline the legal relations of maritime insurance entities by means of detailed regulation of their rights and obligations, which will lead to increased efficiency of the industry. The current paper has considered the legal definition and regulation of the activities of subjects of insurance legal relations according to Russian, English, and German law.

Keywords: maritime insurance; public law regulation; legal system; subjects of legal relations; assecurader (adjuster); loss adjuster; general average.

Морское страхование играет значительную роль в судоходстве России, являясь важным инструментом возмещения убытков, связанных с опасностями мореплавания. Так, сумма страховых возмещений по морскому страхованию в России за 9 месяцев 2024 г. составила 3 347 740,20 тыс. руб. [https://www.cbr.ru/finmarket/supervision/sv_insurance/stat_ssd/2024_3/]

Вместе с тем на сегодняшний день часть правовой системы России, регулирующая правоотношения в данной области, имеет некоторые проблемные вопросы. К таковым относится в частности вопрос о правовом статусе ряда институтов, являющихся де-факто субъектами правоотношений в области морского страхования, но не имеющих соответствующего правового определения и регулирования. Данный пробел нередко служит причиной возникновения споров и судебных разбирательств между сторонами договора страхования.

Участниками правоотношений в области страхования вообще и морского страхования в частности согласно Закону РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» могут выступать следующие юридические и физические лица: страхователи, застрахованные и выгодоприобретатели, страховые и перестраховочные организации, общества взаимного страхования, страховые агенты, страховые брокеры, операторы финансовых платформ, актуарии, Банк России, объединения субъектов страхового дела, специализированные депозитарии.

Однако следует отметить, что далеко не все указанные участники правоотношений признаются Законом субъектами страхового дела. Пункт 2 ст. 4.1 Закона наделяет этим статусом лишь страховые организации, общества взаимного страхования и страховых брокеров. В связи с этим возникает вопрос со страховыми агентами — в чем причина неуказания их в качестве субъекта страхового дела (правоотношений в сфере страхования).

Под субъектом правоотношений понимаются участники, наделенные субъективными правами и юридическими обязанностями: индивиды и организации. Или проще — это лица, которые являются их реальными участниками [<https://cyberleninka.ru/article/n/subekty-pravovyh-otnosheniy/viewer>].

Пункт 6 ст. 8 Закона определяет агента как «юридическое или физическое лицо, осуществляющее деятельность на основании гражданско-правового договора (так называемого агентского договора) от имени и за счет страховщика в соответствии с предоставленными им полномочиями». Иными словами страховщик делегирует часть своих полномочий и функций страховому агенту.

Пункт 1 ст. 8 Закона определяет брокера как юридическое лицо, осуществляющее деятельность на основании договора, деятельность по заключению, расторжению и исполнению договоров страхования по поручению страхователей. Таким образом, брокер играет роль представителя страхователя.

Однако фактический функционал в смысле способности совершать те или иные юридические действия в области страхования, исходя из текста ст. 8 Закона, у страхового агента и страхового брокера идентичен. Разница состоит лишь в том, что первый действует от имени страховщика, а второй, как правило, от имени страхователя. При этом п. 6 ст. 8 Закона допускает осуществление посреднической деятельности брокером в интересах страховщика, что ставит под вопрос смысл деятельности организации в форме брокера. И уж совсем неуместным видится прямой запрет, содержащийся в том же пункте, на осуществление брокером деятельности страхового агента.

Если принять во внимание вышеизложенное, то возникает вопрос — почему два в общем идентичных института, отвечающих всем признакам субъекта правоотношений, имеют различный правовой статус в области страхового дела?

Следующим проблемным вопросом являются положения Закона в отношении страхователей, застрахованных и выгодоприобретателей, которые согласно ст. 4.1 Закона также являются участниками правоотношений, регулируемых данным Законом (т.е. участниками правоотношений в области страхования). Они также отвечают всем признакам субъекта правоотношений. Тем не менее п. 2 настоящей статьи не называет вышеуказанных участников отношений субъектами страхового дела.

Налицо явная правовая коллизия. Из указанного выше следует, что, например, страховые агенты, являясь де-факто субъектами правоотношений не должны обладать субъективными правами и нести юридические обязанности в страховых правоотношениях. Тем не менее, как отмечено ранее, в отношении данного института присутствует и то, и другое. То же относится и к страхователям, и к остальным поименованным выше участниками рассматриваемых правоотношений.

Очевидно, что законодатель желал выделить организации, названные в Законе субъектами отношений в отдельную группу, деятельность членом которой подлежит лицензированию (п. 2 ст. 4.1 Закона). Но сделано это не вполне удачно. Вероятно, было бы более корректно с правовой точки зрения, назвав субъекты правоотношений в области страхования, выделить некоторых из них, деятельность которых подлежит лицензированию.

Далее рассмотрим некоторые институты страхового рынка, которые существуют де-факто как субъекты страховых правоотношений на зарубежных страховых рынках и описаны де-юре (т.е. имеют четкий правовой статус и правовое регулирование) в ряде юрисдикций.

Ассекурадеры, ассекуранц-агентства, ассекуранц-конторы

Институт ассекурадеров не известен российской правовой системе. Однако этот вид страховых посредников широко распространен, например, на страховом рынке Германии.

Интересна история их появления в Германии. Первый полис морского страхования был выпущен в Гамбурге в 1588 г., причем на голландском языке, и выдан он был именно ассекурадером. А голландский язык использовался потому, что после захвата Антверпена в 1585 г. испанскими войсками местные протестанты вынуждены были бежать в ближайший протестантский город, коим оказался Гамбург. Новые граждане вольного ганзейского города принесли с собой среди прочего и компетенции в области морского страхования. Ибо Антверпен в то время был одним из центров данного вида деятельности [1].

Ассекурадер по германскому праву является страховым представителем (действует от имени и по поручению) множества страховщиков, в отличие от агентов, которые согласно Закону «О договоре страхования» могут представлять лишь одного страховщика.

Взаимоотношения страховщика и страхователя (прежде всего объем делегируемых полномочий) регулируются двусторонним договором. Но согласно сложившейся практике наиболее частый набор полномочий ассекурадера выглядит следующим образом:

- заключение и изменение договора страхования с выпуском соответствующих документов от своего имени;
 - распределение рисков по долям (по аналогии с брокерами или маклерами — как они называются в Германии);
 - получение страховой премии;
 - расторжение договора страхования;
 - рассмотрение и урегулирование страхового случая;
 - регрессные требования к виновной стороне
- [https://www.bafin.de/SharedDocs/Downloads/DE/Konsultation/2021/dl_kon_21_21_VAG_Stellungnahme_VHA_Anlage1.pdf?__blob=publicationFile&v=2].

В практике российского страхового рынка (и в первую очередь рынка морского страхования) часто встречаются ситуации, при которых страховые компании (прежде всего небольшие) наделяют подобным набором полномочий своих партнеров — прежде всего агентов. Последние определяют условия страхования для объекта страхования (в рамках андеррайтерской политики представляемого страховщика), подписывают своей подписью полисы страховщика и регулируют страховые случаи в рамках определенного лимита.

Диспашеры

Согласно ст. 305 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) понятия диспаши и диспашера определяются следующим образом: по заявлению заинтересованных лиц наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) состав-

ляется лицами, обладающими знаниями и опытом в области морского права (диспашерами).

Тем не менее данный институт не имеет более четкого правового определения, и его деятельность не регулируется специальными нормами права. Документ, выпускаемый диспашером (диспаша), также не имеет сколь-нибудь детального правового определения, кроме простого упоминания в КТМ РФ (см. выше). При этом диспашеры реально функционируют на страховом рынке России.

Кратко рассмотрим историю появления данных субъектов страховых правоотношений, а также опыт правового регулирования их деятельности в СССР.

«...Родосским законом о выброшенном в море (*De lege Rhodia de iactu*) установлено, что если в целях облегчения корабля произведено выбрасывание товаров, то возмещается путем взноса всех то, что совершено в интересах всех. ... Возникает вопрос: все ли должны возместить стоимость выброшенного...? И в какой доле убыток должен быть возмещен? ... И посредством какого иска это дело может быть осуществлено? Признано, что все, в чьих интересах произведено выбрасывание, должны сложить свои взносы, так как спасение вещей обязывает к этому взносу; таким образом, и собственник корабля является обязанным в соответствующей части. Следует распределить общую стоимость выброшенного сообразно с ценой вещей...» (Дигесты Юстиниана, VI в.) [<https://rimpravo.ru/14-kniga-digest-iustiniana#gsc.tab=0>].

Кодекс торгового мореплавания СССР 1929 г. (Приложение VIII «О диспашерах, о порядке составления диспаш и о морских протестах») содержал следующие положения.

1. Для определения рода аварии, исчисления размеров общей аварии и составления диспаша при товарных биржах состоят диспашеры.

2. Диспашеры состоят на службе товарных бирж и назначаются биржевыми комитетами последних из числа лиц, выдержавших испытание в особой испытательной комиссии в знании законов, правил и постановлений по торговому мореплаванию как Союза ССР, так и иностранных государств, а равно соответствующих международных обычаев. Диспашерам присваивается печать с надписью «диспашер... (такой-то) товарной биржи», каковая печать выдается диспашеру соответствующим биржевым комитетом. Диспашеры могут занимать другие должности не иначе как с разрешения подлежащего биржевого комитета.

3. Особые испытательные комиссии образуются по мере надобности народными комиссариатами торговли союзных республик в составе: председателя по назначению народного комиссариата торговли союзной республики и членов по назначению местного биржевого комитета, уполномоченного Народного комиссара путей сообщения при Совете народных комиссаров данной союзной республики и правления госстраха союзной республики, по одному от каждого из указанных органов. Председателю

комиссии предоставляется приглашать сведущих лиц с совещательным голосом. Выдержавшему испытание комиссия выдает соответствующее удостоверение.

Таким образом, опыт правового регулирования деятельности диспашеров и регламентирования выпуска диспаши в нашей стране имеется. На наш взгляд, он в полной мере может быть применен в современных условиях, что значительно упорядочило бы правоотношения сторон в области морского страхования.

Лосс-эджастеры

В буквальном переводе — оценщики убытка — это специалисты, имеющие специфические технические и юридические знания в области страхования (в нашем случае морского), которые могут компетентно оценить размер, причину и характер ущерба застрахованному интересу, а также вынести экспертное заключение относительно распространения страхового покрытия на данный ущерб.

Этот институт получил особое распространение в морском страховании в странах английской страховой традиции (прежде всего Соединенного королевства и США). Синдикаты Ллойда, будучи нередко небольшими организациями, состоящими из нескольких андеррайтеров, зачастую не имели своих специалистов по урегулированию страховых случаев. В связи с этим они нанимали независимых экспертов, которые определяли причину, характер и размер убытка, а также оценивали сумму страховой выплаты. Нередко конкретный лосс-эджастер согласовывается страховщиком и клиентом в момент заключения договора страхования и указывается в полисе или ковер-ноте по согласованию сторон.

Таким образом, лосс-эджастеры, будучи независимыми профессиональными регулировщиками страховых случаев, действуют от имени и по поручению страховщика [<https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/vat-insurance/vatins5530>].

Интересен тот факт, что правовая система Великобритании знает и подобный институт, действующий от имени и по поручению страхователя, т.е. держателя полиса. В русской версии данный институт имеет аналогичное название — оценщик ущерба (убытка), но в английском оригинале он называется *Loss Assessor* [<https://www.morganclark.co.uk/about-insurance-claims/loss-assessors-the-law/>].

В последние десятилетия институт лосс-эджастеров получил распространение также и в некоторых странах континентальной Европы (например, в Германии — *Schadenregulierer*) [<https://www.versicherungsmagazin.de/lexikon/loss-adjuster-1945861.html>].

На рынке морского страхования России данный институт также присутствует де-факто. Нередки случаи, когда небольшие страховые компании нанимают для урегулирования страховых случаев (особенно крупных и сложных с технической и с правовой точек зрения) специалистов (или

компаний), обладающих соответствующего уровня компетенциями в данном вопросе.

Таким образом, мы имеем дело с классическими лосс-эджастерами. Однако их правовой статус не имеет специфического определения и регулирования в действующей правовой системе России.

Так же, как и в случае с ассекурадерами, диспашерами, специфического правового регулирования не имеет не только сама деятельность лосс-эджастеров, но и выпускаемые ими документы никоим образом не определены какими-либо нормами права.

В развитие озвученных выше проблем с отсутствием правового регулирования указанных страховых институтов, фактически существующих и действующих, нельзя не остановиться на таком понятии, как «страховой документ». Российская правовая система не дает определения данному понятию.

Английское право дает определение не только собственно страхового полиса как основного документа морского страхования [<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>]. Также можно найти определения иных документов, выпускаемых субъектами страховых правоотношений. Например, ковер-ноты, разные виды слипов. Ряд источников также дает исчерпывающее определение лосс-эджастера как «специализированной компании, ведущей расследование страхового случая от имени страховщика». [<https://claimrite.co.uk/loss-adjusters-and-their-reports-explained/>].

По смыслу определений указанных источников упомянутые документы (и не только они) также могут быть отнесены к страховым.

В целях достижения наиболее высокого уровня регулирования правоотношений в сфере морского страхования имеет смысл ввести понятие страхового процесса — как последовательной совокупности всех стадий и вариантов взаимодействия субъектов указанных правоотношений. Это позволит наиболее точно определить права и обязанности каждого субъекта.

Однако вопрос правового определения понятий страхового документа и страхового процесса не относится к теме настоящей статьи и должен быть предметом отдельного исследования.

Исходя из вышеизложенного, можно заключить следующее.

1. Существующие в российской правовой системе правовые определения субъектов страхового дела вообще и правоотношений в области морского страхования в частности имеют некоторые неточности, ведущие к правовым коллизиям.

2. Некоторые субъекты упомянутых правоотношений де-факто существуют и осуществляют деятельность. Однако на сегодняшний день не имеют не только правового регулирования этой деятельности, но и, собственно, правового определения себя как субъектов.

3. Внесение соответствующих дополнений и изменений в нормативные правовые акты РФ позволит упорядочить деятельность субъектов право-

отношений в сфере морского страхования и минимизировать споры сторон договора морского страхования.

Список источников

1. Hans-Christoph Enge, Dieter Schwampe. Transportversicherung. Recht und Praxis. — 4 Auflage. Deutschland, Bremen, 2012.

References

1. Hans-Christoph Enge, Dieter Schwampe. Transportversicherung. Recht und Praxis. — 4 Auflage. Deutschland, Bremen, 2012.

<p style="text-align: center;">ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транс- портное право и безопасность»</p>	<p style="text-align: center;">REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security”</p>
<p>Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.</p> <p>Статья представляется в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru.</p> <p>Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, учебный корпус 6.</p> <p>Объем статей — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.).</p> <p>Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи; 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».</p> <p>В статье должен быть указан индекс УДК.</p> <p>Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.</p> <p>Сведения об авторах приводятся на русском и английском языках: фамилия, имя, отчество всех авторов полностью; полное название организации — места работы каждого автора в именительном падеже, ее полный почтовый адрес; должность, звание, ученая степень каждого автора;</p>	<p>Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.</p> <p>All papers should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru.</p> <p>The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.</p> <p>The paper should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets).</p> <p>Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).</p> <p>References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference».</p> <p>The UDC index should be indicated in the article.</p> <p>The title of the paper is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.</p> <p>The information about authors is given both in Russian and in English: surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; official name of the organization in Nominative case (where EACH author works) with its full postal address; position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author;</p>

адрес электронной почты для каждого автора.

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

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

В конце статьи приводится **список источников**. Нормативный материал в список не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0.100-2018.

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

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

В журнале используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.

contacts (an e-mail) of EACH author.

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

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

At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0.100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.

All papers are peer reviewed. The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material.

The text originality should be not less than 75% of the total paper.

There are used abbreviated names of state authorities in accordance with the List of full and abbreviated names of Federal executive authorities established by the order of the Presidential Administration of the Russian Federation together with the Government Office of the Russian Federation of July 16, 2008 No. 943/788.