

Научная статья

УДК 347.1

DOI: <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-03>

Особенности правового регулирования труда осужденных на объектах транспортной инфраструктуры (часть первая)

Кашкина Екатерина Валерьевна,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и правоохранительная деятельность» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5045-2054>

РИНЦ SPIN-код: 1732-4223, AuthorID: 340609

Харина Эльмира Насибовна,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и правоохранительная деятельность» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

РИНЦ SPIN-код: 6610-9010, AuthorID: 465102

Аннотация. В статье исследуются особенности правового регулирования труда осужденных на объектах транспортной инфраструктуры в условиях расширения практики применения наказаний, не связанных с изоляцией от общества. Цель исследования заключается в выявлении правовых факторов, определяющих возможность привлечения осужденных к трудовой деятельности в транспортном комплексе, а также в оценке соотношения задач их ресоциализации и требований транспортной безопасности. Методологическую основу работы составили формально-юридический, системно-правовой, сравнительно-правовой и межотраслевой методы исследования, позволившие проанализировать нормы уголовно-исполнительного, трудового и транспортного законодательства РФ. В результате проведенного анализа установлено, что возможность трудоустройства осужденных на объектах транспортной инфраструктуры определяется не только их уголовно-правовым статусом, но и особенностями правового режима конкретных объектов, характером выполняемых работ и объемом требований, предъявляемых к персоналу в сфере транспортной безопасности. Обоснован вывод, что действующая модель правового регулирования не в полной мере учитывает категорию осужденного, характер совершенного преступления и степень потенциального влияния выполняемой работы на безопасность транспортного комплекса, также выносятся мнение о необходимости более дифференцированного подхода к установлению ограничений допуска осужденных к работам на объектах транспортной инфраструктуры с учетом принципов индивиду-

лизации исполнения наказания и обеспечения транспортной безопасности. Результаты исследования могут быть использованы как в нормотворческой, так и в правоприменительной деятельности, в том числе при разработке механизмов трудовой адаптации осужденных.

Ключевые слова: ресоциализация; транспортная безопасность; исправительные центры; принудительные работы; межотраслевое регулирование.

Для цитирования: Кашкина Е. В., Харина Э. Н. Особенности правового регулирования труда осужденных на объектах транспортной инфраструктуры (часть первая) // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 30–45. <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-03>.

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Original article

Special aspects of legal regulation of convicts' labor at transport infrastructure facilities (Part One)

Ekaterina V. Kashkina,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure,
and Law Enforcement Activity, Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Elmira N. Kharina,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure,
and Law Enforcement Activity, Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the special aspects of the legal regulation of labor performed by convicted persons at transport infrastructure facilities, against the expanding practice of imposing non-custodial sentences. The purpose of the study was to identify the legal factors determining the possibility to engage convicted persons into work within the transport sector, as well as to assess the balance between the objectives of their resocialization and transport security requirements. The methodological framework of the current study comprises formal-legal, systemic-legal, comparative-legal, and interdisciplinary research methods, enabling to analyze the norms of the Russian Federation's penal enforcement, labor, and transport legislation. There has been found that the feasibility of employing convicted persons at transport infrastructure facilities is determined not only by their criminal-law status but also by the specific legal regime governing particular facilities, the nature of the work performed, and the scope of requirements imposed on personnel regarding transport security. There has been concluded that the current model of legal regulation fails to fully account for the category of the convict, the nature of the crime committed, and the extent to which the work performed could impact the safety of the transport system. There has been also an argument for a more differentiated approach to restricting convicts' access to work at transport infrastructure facilities, based on the principles of individualizing the execution of sentences and enforcing transport security. The study results could be applied in both legislative and law-enforcement activities, including the development of mechanisms for the labor-based rehabilitation of convicts.

Keywords: resocialization; transport security; correction centers; compulsory labor; inter-sectoral regulation.

For citation: Kashkina E.V., Kharina E.N. Special aspects of legal regulation of convicts' labor at transport infrastructure facilities (Part One) // Transport law and security. 2026; (3(59)):30–45.

© Кашкина Е. В., Харина Э. Н., 2026

Введение

В современных социально-экономических условиях вопросы привлечения осужденных к труду приобретают особое значение как для уголовно-исполнительной системы, так и для отдельных отраслей экономики, испытывающих потребность в трудовых ресурсах. Одной из таких отраслей выступает транспортный комплекс Российской Федерации, обеспечивающий функционирование железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта, а также связанных с ними объектов транспортной инфраструктуры.

Труд осужденных традиционно рассматривается отечественным уголовно-исполнительным законодательством в качестве одного из основных средств исправления. Согласно ч. 2 ст. 9 УИК РФ общественно полезный труд отнесен к числу основных средств исправления осужденных наряду с установленным порядком исполнения и отбывания наказания, воспитательной работой, получением общего образования и профессиональным обучением. В трудах таких ученых как М. М. Дахаева, А. Ю. Долинина, Д. Е. Дроздова, А. Ю. Егорова, В. И. Огородникова, В. И. Селиверстова и иных неоднократно подчеркивалось, что трудовое воздействие способствует формированию у осужденных социально одобряемых моделей поведения, развитию профессиональных навыков и подготовке к жизни после освобождения.

В последние годы наблюдается устойчивая тенденция расширения практики привлечения осужденных к труду вне территорий исправительных учреждений. Существенное значение в данном процессе имеет развитие института принудительных работ, а также создание исправительных центров и участков, функционирующих как исправительные центры. Указанные изменения ориентированы на повышение эффективности ресоциализации осужденных посредством их включения в реальные трудовые отношения и постепенной адаптации к условиям жизни в обществе.

Одновременно с этим транспортная отрасль испытывает объективную потребность в дополнительных трудовых ресурсах. В первую очередь это касается выполнения работ по содержанию, ремонту и обслуживанию объектов транспортной инфраструктуры, включая железнодорожные пути, станции, объекты дорожного хозяйства, портовые сооружения, складские комплексы и иные объекты транспортного комплекса. В ряде случаев такие виды деятельности потенциально могут осуществляться с привлечением осужденных, отбывающих наказания, не связанные с полной изоляцией от общества.

Однако трудовая деятельность на объектах транспортной инфраструктуры имеет существенную специфику. В отличие от большинства иных сфер экономики она связана с повышенными требованиями к обеспечению транспортной безопасности, соблюдению пропускного режима, предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, а также с необходимостью ограничения доступа отдельных категорий лиц к выполнению определенных работ. Указанные обстоятельства формируют дополнительные правовые барьеры для трудоустройства осужденных.

Особую актуальность в связи с этим приобретает проблема согласования норм уголовно-исполнительного законодательства с положениями законодательства о транспортной безопасности. Если нормы УИК РФ ориентированы на максимально возможное вовлечение осужденных в общественно полезный труд, то отдельные положения транспортного законодательства предусматривают ограничения допуска к определенным видам деятельности лиц, имеющих судимость либо подвергавшихся уголовному преследованию. На практике это может приводить к возникновению правовой неопределенности при решении вопроса о возможности трудоустройства осужденных на объектах транспортной инфраструктуры.

Следует отметить, что вопросы правового регулирования труда осужденных получили широкое освещение в отечественной юридической литературе. Значительный вклад в разработку данной проблематики внесли В. И. Селиверстов, Е. А. Антонян, Н. А. Гришко, И. Ю. Яковлева, А. Ю. Долинин, В. И. Огородников, Ю. Н. Строгович, Р. М. Жилиев и другие исследователи. Вместе с тем особенности привлечения осужденных к труду именно на объектах транспортной инфраструктуры до настоящего времени не стали предметом самостоятельного комплексного исследования.

Труд осужденных как средство исправления

Институт труда осужденных занимает особое место в системе средств исправительного воздействия, применяемых в процессе исполнения уголовных наказаний. В отличие от иных мер воспитательного и профилактического характера труд обладает комплексным воздействием на личность осужденного, сочетая экономические, социальные и правовые элементы. Именно поэтому отечественное уголовно-исполнительное законодательство традиционно рассматривает общественно полезный труд не только как способ обеспечения занятости осужденных, но и как самостоятельное средство достижения целей наказания.

Как мы отмечали ранее, в соответствии с ч. 2 ст. 9 УИК РФ общественно полезный труд отнесен к числу основных средств исправления осужденных. Данное положение отражает сложившийся в российской уголовно-исполнительной науке подход, согласно которому трудовое воздействие способствует формированию у осужденных уважительного отношения к человеку, обществу, труду и общепринятым правилам общежития. При этом законодатель исходит из того, что приобретение или сохранение

трудовых навыков является необходимым условием успешной ресоциализации лица после освобождения из мест лишения свободы.

Следует отметить, что современное понимание труда осужденных существенно отличается от подходов, существовавших в советский период развития исправительно-трудового законодательства. Если ранее труд во многом рассматривался как элемент режима отбывания наказания и средство обеспечения хозяйственной деятельности исправительных учреждений, то действующий УИК РФ ориентирует правоприменителя на использование труда прежде всего в целях исправления личности осужденного. На данное обстоятельство неоднократно обращалось внимание в научных трудах. Так, А. И. Зубков подчеркивал необходимость рассмотрения труда осужденных не только в производственно-экономическом, но и в социально-воспитательном аспекте [1]. Аналогичной позиции придерживался А. С. Михлин, отмечавший, что труд в местах лишения свободы должен обеспечивать формирование у осужденных навыков социально полезного поведения и готовность к самостоятельной трудовой деятельности после освобождения [2].

Вместе с тем исправительный потенциал труда не может оцениваться исключительно через призму обязанности осужденного выполнять определенную работу. Существенное значение имеют содержание выполняемой трудовой функции, условия труда, возможность получения профессиональных навыков и перспективы дальнейшего трудоустройства после освобождения. В связи с этим заслуживает внимания позиция Т. Ф. Миняевой, которая отмечает, что эффективность труда как средства исправления определяется не самим фактом трудовой занятости, а его способностью обеспечивать социальную адаптацию личности и формировать устойчивую мотивацию к законопослушному поведению [3].

Современные тенденции развития уголовно-исполнительной системы свидетельствуют о постепенном смещении акцента с внутрисистемной организации труда на расширение возможностей трудоустройства осужденных в условиях, максимально приближенных к обычным трудовым отношениям. Данная тенденция особенно отчетливо проявляется в отношении осужденных к принудительным работам, отбывающих наказание в исправительных центрах. В отличие от традиционной модели организации труда в пределах исправительного учреждения указанные формы исполнения наказания предполагают выполнение работ у внешних работодателей, функционирующих в различных секторах экономики.

Такой подход соответствует общей задаче ресоциализации осужденных, поскольку позволяет формировать у них опыт участия в реальных производственных процессах, приобретать востребованные профессиональные навыки и адаптироваться к требованиям современного рынка труда. Вместе с тем расширение сферы трудового использования осужденных неизбежно приводит к необходимости учета специальных требований отдель-

ных отраслей законодательства, регулирующих доступ работников к определенным видам деятельности.

Особенно отчетливо данная проблема проявляется в транспортном комплексе. Если традиционные вопросы организации труда осужденных в исправительных учреждениях преимущественно регулируются уголовно-исполнительным законодательством, то выполнение работ на объектах транспортной инфраструктуры требует соблюдения дополнительных требований, связанных с обеспечением транспортной безопасности, пропускного режима и ограничением допуска отдельных категорий лиц к выполнению определенных функций. В результате возникает необходимость согласования задач исправительного воздействия с требованиями безопасности транспортной системы государства.

Таким образом, труд осужденных представляет собой не только средство исправления, закрепленное уголовно-исполнительным законодательством, но и сложный межотраслевой правовой институт, содержание которого определяется взаимодействием норм различных отраслей права.

Объекты транспортной инфраструктуры как сфера трудовой деятельности осужденных

Современная практика исполнения наказаний все чаще предполагает участие осужденных в производственной деятельности организаций, не входящих в структуру уголовно-исполнительной системы. В связи с этим особый интерес представляет транспортная отрасль, которая, с одной стороны, характеризуется устойчивой потребностью в трудовых ресурсах, а с другой — относится к числу сфер, функционирование которых связано с повышенными требованиями безопасности и специальным правовым регулированием.

Для оценки возможности использования труда осужденных на транспорте необходимо прежде всего определить содержание понятия «объект транспортной инфраструктуры», поскольку именно особенности правового режима соответствующих объектов во многом предопределяют условия допуска работников к выполнению трудовых функций.

Базовое определение объекта транспортной инфраструктуры закреплено в ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Согласно указанной норме к объектам транспортной инфраструктуры относятся технологический комплекс, включающий железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции, метрополитены, морские терминалы, акватории морских портов, судоходные гидротехнические сооружения, аэропорты, аэродромы, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса сооружения, устройства и оборудование.

Из приведенного определения следует, что законодатель использует широкий подход к пониманию транспортной инфраструктуры, охватывая не только объекты, непосредственно связанные с перевозочным процес-

сом, но и многочисленные вспомогательные сооружения, обеспечивающие функционирование транспортной системы. Данное обстоятельство имеет принципиальное значение для рассматриваемой темы, поскольку труд осужденных потенциально может использоваться как на основных объектах транспортного комплекса, так и на объектах обеспечивающего характера.

Практика взаимодействия территориальных органов ФСИН России с организациями железнодорожного транспорта показывает, что осужденные, прежде всего отбывающие наказание в виде принудительных работ, привлекаются к выполнению работ по благоустройству территорий, ремонту производственных объектов, обслуживанию складских комплексов, строительным и подсобным работам [<https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=195683>; <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/kadrovyy-golod-rzhd-gotovy-brat-na-rabotu-osuzhdennykh-zhenshchin-i-veteranov/>]. Вместе с тем их участие в деятельности, непосредственно связанной с обеспечением безопасности движения поездов, существенно ограничено специальными требованиями законодательства.

Схожая ситуация наблюдается в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В отличие от железнодорожного транспорта значительная часть работ на объектах дорожной инфраструктуры не предполагает непосредственного участия в управлении транспортными средствами либо обеспечении безопасности перевозочного процесса. Это касается содержания автомобильных дорог, благоустройства придорожной инфраструктуры, выполнения строительных и ремонтных работ. Соответственно, именно данное направление может рассматриваться как одно из наиболее перспективных с точки зрения использования труда осужденных.

Особенности правового режима имеют объекты воздушного транспорта. Федеральное законодательство в области авиации предусматривает повышенные требования к обеспечению авиационной безопасности, организации пропускного режима и контролю доступа лиц на территорию аэропортов и аэродромов. Значительная часть работников аэропортовой инфраструктуры получает доступ в контролируемые зоны, что предполагает прохождение специальных проверок и выполнение установленных законодательством требований. В результате возможности использования труда осужденных на объектах воздушного транспорта оказываются существенно более ограниченными по сравнению с другими секторами транспортного комплекса.

Аналогичные характеристики присущи в том числе морским портам и объектам внутреннего водного транспорта, охватывающие как общедоступные зоны, так и территории с особым режимом. Ввиду этого возможность привлечения осужденных к исполнению трудовых обязанностей в этой сфере определяется не столько спецификой возлагаемых задач,

сколько местоположением самих объектов транспортной инфраструктуры.

Отдельного внимания заслуживает вопрос о балансе между основными и вспомогательными видами деятельности на объектах транспортной инфраструктуры. Как показывает практика, работодатели предпочитают привлекать осужденных к вспомогательным видам работ, таким как строительство, ремонт, хозяйственные нужды, складские операции, а не к тем, что напрямую связаны с управлением транспортом или безопасностью движения. Подобная избирательность неслучайна, она свидетельствует о необходимости разграничивать работы, где допустимо привлекать осужденных, от тех, которые требуют соблюдения особых правил транспортного законодательства. Главное здесь не сам факт принадлежности объекта к транспортной инфраструктуре, а вид выполняемой работы и уровень безопасности. Важно понимать, что современное законодательство рассматривает транспортную инфраструктуру не только как хозяйственные объекты, но и как часть национальной безопасности, в связи с чем требования к работникам, допускаемым к работе на таких объектах, постоянно ужесточаются.

Следовательно, возможность трудоустройства осужденных на рассматриваемых объектах определяется не только потребностями работодателей и задачами ресоциализации, но и особенностями правового режима соответствующих объектов. Различия в требованиях безопасности, порядке допуска персонала и характере выполняемых работ формируют систему специальных ограничений, которые должны учитываться при решении вопроса о привлечении осужденных к трудовой деятельности на транспорте. В связи с этим дальнейшее исследование предполагает анализ законодательных требований к персоналу транспортной отрасли и ограничений допуска осужденных к работам на объектах транспортной инфраструктуры.

Законодательные требования к персоналу транспортной отрасли

Анализ объектов транспортной инфраструктуры как потенциальной сферы трудовой деятельности осужденных позволяет сделать вывод о том, что возможность их трудоустройства определяется не только положениями уголовно-исполнительного законодательства, но и системой специальных требований, предъявляемых к персоналу транспортного комплекса. В отличие от большинства иных отраслей экономики транспорт относится к числу сфер повышенной опасности, в которых ошибки работников способны повлечь причинение значительного имущественного ущерба, вреда жизни и здоровью граждан, а также создать угрозу общественной и государственной безопасности. Именно поэтому законодатель устанавливает дополнительные условия допуска к выполнению отдельных видов работ на объектах транспортной инфраструктуры.

Основу правового регулирования в рассматриваемой сфере составляет Федеральный закон «О транспортной безопасности». Его принятие было

обусловлено необходимостью формирования единой системы предупреждения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса. В отличие от отраслевого транспортного законодательства данный нормативный акт распространяется на все виды транспорта и устанавливает общие требования к обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Одним из ключевых элементов системы транспортной безопасности является контроль доступа физических лиц на объекты транспортной инфраструктуры. Законодатель исходит из того, что отдельные категории работников в силу характера выполняемых обязанностей получают возможность доступа к зонам транспортной безопасности, технологическим процессам, техническим средствам обеспечения перевозок, системам управления движением и иной информации ограниченного характера. В связи с этим допуск персонала к выполнению трудовых функций рассматривается не только как вопрос трудовых отношений, но и как элемент обеспечения безопасности транспортного комплекса, о чем свидетельствует анализ положений Федерального закона «О транспортной безопасности» и иных подзаконных нормативных актов, направленных на его реализацию.

Дополнительные требования содержатся и в отраслевом транспортном законодательстве. Так, на железнодорожном транспорте особое значение имеют нормы, регулирующие деятельность работников, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой. К таким лицам предъявляются повышенные требования по состоянию здоровья, профессиональной подготовке и соблюдению установленных правил безопасности. Аналогичные подходы используются в гражданской авиации, морском и внутреннем водном транспорте, где допуск к отдельным должностям предполагает прохождение специальных процедур проверки и подтверждения квалификации.

В научной литературе неоднократно обращалось внимание на то, что транспортная безопасность представляет собой самостоятельный правовой институт, сочетающий элементы административно-правового, трудового и транспортно-правового регулирования. По мнению В. Н. Гречухи, обеспечение безопасности транспортного комплекса невозможно исключительно посредством технических средств, поскольку ключевую роль в функционировании транспортной системы продолжает играть человеческий фактор [4]. В свою очередь, Н. А. Духно указывает, что система транспортной безопасности предполагает комплексное регулирование деятельности всех субъектов транспортных отношений, включая работников транспортных организаций [5].

Применительно к рассматриваемой теме особое значение имеет то обстоятельство, что законодательство о транспортной безопасности использует дифференцированный подход к различным категориям работников. Не все лица, осуществляющие трудовую деятельность на объектах транс-

портной инфраструктуры, подпадают под одинаковые требования. Существенное значение имеют характер выполняемой работы, место ее осуществления и степень влияния работника на безопасность транспортного процесса.

Так, работы по строительству, ремонту, благоустройству территорий, обслуживанию складских комплексов либо выполнению хозяйственных функций во многих случаях не предполагают непосредственного доступа к критически важным элементам транспортной инфраструктуры. Напротив, деятельность работников подразделений транспортной безопасности, диспетчерских служб, служб управления движением, работников, обслуживающих технические средства обеспечения безопасности, непосредственно связана с реализацией функций по защите транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. В связи с этим объем предъявляемых к работникам требований существенно различается, особенно, когда решается вопрос об обеспечении устойчивого функционирования объектов транспортной инфраструктуры, защиты критически важных объектов и предотвращению террористической угрозы. Поэтому появляются дополнительные ограничения, предъявляемые к работникам, особенно когда речь идет о привлечении к труду осужденных.

В то время как уголовно-исполнительное законодательство стремится максимально вовлечь заключенных в общественно полезный труд, транспортное законодательство может накладывать серьезные ограничения на их трудоустройство в сфере транспорта.

Ограничения, связанные с судимостью и уголовным преследованием

Среди требований, предъявляемых к работникам транспортного комплекса, особое значение, как мы упоминали ранее, имеют ограничения, связанные с наличием судимости и фактом уголовного преследования. в наибольшей степени влияющие на возможность привлечения осужденных к труду на объектах транспортной инфраструктуры, поскольку непосредственно связаны с их уголовно-правовым статусом. Это объясняется повышенной значимостью транспортной инфраструктуры для государства, а также необходимостью предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность транспорта.

Ключевое значение в данном случае имеют положения ст. 10 Федерального закона «О транспортной безопасности». Согласно указанной норме работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности, не вправе выполнять лица, имеющие неснятую или непогашенную судимость за совершение умышленного преступления, а также лица, в отношении которых установлены иные обстоятельства, свидетельствующие о невозможности их допуска к соответствующей деятельности.

Принципиальное значение имеет то обстоятельство, что законодатель связывает ограничение не с видом назначенного наказания и не с фактом отбывания наказания как таковым, а именно с наличием неснятой или не-

погашенной судимости. Следовательно, для значительной части осужденных, привлекаемых к труду в период исполнения наказания, установленное законом ограничение действует автоматически, поскольку в соответствии со ст. 86 УК РФ судимость сохраняется в течение всего периода отбывания наказания и определенного времени после его исполнения.

Таким образом, лицо, отбывающее наказание в виде принудительных работ объективно не может быть допущено к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. При этом правовое значение имеет не характер выполняемых производственных операций, а сам факт отнесения соответствующей трудовой функции к деятельности по обеспечению транспортной безопасности.

Необходимо обратить внимание на то, что ограничения, предусмотренные законодательством о транспортной безопасности, не распространяются автоматически на всех работников транспортной отрасли. Законодатель разграничивает работников, непосредственно обеспечивающих транспортную безопасность, и лиц, выполняющих иные трудовые функции на объектах транспортной инфраструктуры.

Из этого следует важный практический вывод: наличие судимости не означает абсолютного запрета на трудовую деятельность в транспортном комплексе. Например, как мы ранее отмечали, выполнение строительных, ремонтных, складских, погрузочно-разгрузочных, хозяйственных или вспомогательных работ на отдельных объектах транспортной инфраструктуры само по себе не свидетельствует о непосредственном участии работника в обеспечении транспортной безопасности. Следовательно, вопрос о возможности трудоустройства осужденного должен решаться с учетом конкретного содержания его трудовой функции и правового режима соответствующего рабочего места.

Вместе с тем анализ действующего законодательства показывает наличие тенденции к расширению перечня должностей и видов деятельности, в отношении которых применяются специальные требования безопасности. На железнодорожном транспорте подобный подход реализуется применительно к работникам, деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой. На воздушном транспорте специальные требования распространяются на значительную часть персонала аэропортов, имеющего доступ в контролируемые зоны. Аналогичные механизмы действуют на объектах морского и внутреннего водного транспорта.

В результате возникает ситуация, при которой формальное отсутствие прямого законодательного запрета еще не гарантирует возможность трудоустройства осужденного. Работодатель обязан учитывать не только нормы уголовно-исполнительного законодательства, но и многочисленные требования отраслевых нормативных актов, регулирующих вопросы допуска персонала к отдельным видам деятельности.

Следует отметить, что ограничения, основанные на наличии судимости, традиционно рассматриваются в юридической литературе как исключе-

ние из общего принципа свободы труда. Так, В. И. Селиверстов указывает, что ограничения прав лиц, имеющих судимость, допустимы лишь в случаях, когда они непосредственно связаны с необходимостью защиты конституционно значимых ценностей и обеспечением общественной безопасности [6].

Относительно сферы транспорта возникает правовой вопрос о пределах допустимости ограничений, налагаемых на лиц, имеющих судимость, в контексте их трудовой деятельности. С одной стороны, объективная необходимость обеспечения безопасности транспортного комплекса, подверженного потенциальным угрозам, обосновывает установление повышенных требований к персоналу. С другой стороны, чрезмерно широкое применение ограничений на трудовую деятельность лиц, имеющих судимость, может препятствовать достижению целей уголовно-исполнительной политики, направленных на исправление и ресоциализацию осужденных.

Данное противоречие особенно ярко проявляется в отношении осужденных к принудительным работам. Эффективность исправительного воздействия через обязательный труд напрямую зависит от реального трудоустройства осужденных. Однако наличие судимости, независимо от характера совершенного преступления, уровня профессиональной квалификации осужденного и степени его исправления, зачастую становится препятствием для доступа к определенным видам деятельности в транспортной сфере.

Это свидетельствует о необходимости дифференцированного подхода к установлению ограничений, основанного на реальной оценке угрозы безопасности на транспорте, исходящей от судимости, а не на формальном факте ее наличия. Действующее законодательство зачастую опирается на сам факт судимости, игнорируя специфику конкретной трудовой деятельности и ее потенциальное влияние на транспортную безопасность. Вследствие этого, судимость становится существенным барьером для трудоустройства осужденных на объектах транспортной инфраструктуры. При этом законодательство не устанавливает полного запрета на труд осужденных в данной отрасли, оно предусматривает особые ограничения, зависящие от характера выполняемой работы и требований безопасности. Тем не менее данные ограничения требуют более детального правового анализа и дифференциации в зависимости от категорий осужденных, поскольку их правовой статус и объем налагаемых ограничений существенно различаются.

Дифференциация допуска к работам на объектах транспортной инфраструктуры в зависимости от категории осужденных

При дальнейшем рассмотрении исследуемого нами вопроса существенное значение имеет правовой статус конкретной категории осужденных, особенности отбываемого наказания, объем установленных ограничений, а также степень их социальной интеграции в период исполнения наказания.

Действующее уголовное и уголовно-исполнительное законодательство предусматривает несколько категорий осужденных, которые потенциально могут осуществлять трудовую деятельность вне территорий исправительных учреждений. Вместе с тем условия их участия в трудовых отношениях существенно различаются, что непосредственно влияет на возможность выполнения работ на объектах транспортной инфраструктуры.

Наиболее широкими возможностями трудоустройства обладают осужденные к принудительным работам. Правовая природа данного наказания предполагает обязательное привлечение осужденного к труду в организациях, определяемых администрацией исправительного центра. В отличие от лиц, отбывающих наказание в исправительных колониях, такие осужденные находятся в условиях, максимально приближенных к обычным трудовым отношениям.

Именно осужденные к принудительным работам в настоящее время составляют основную категорию лиц, привлекаемых к труду на объектах транспортной инфраструктуры. Однако даже в отношении данной категории возможность трудоустройства зависит от характера выполняемой работы и требований, предъявляемых к соответствующей должности. Наличие судимости исключает возможность выполнения функций, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, однако не препятствует осуществлению значительного объема строительных, ремонтных, хозяйственных и иных вспомогательных работ.

Несколько иным является правовое положение осужденных, отбывающих наказание в колониях-поселениях. В соответствии с положениями уголовно-исполнительного законодательства такие лица также могут привлекаться к труду за пределами территории учреждения. При этом законодатель исходит из того, что колонии-поселения предназначены для содержания лиц, совершивших преступления небольшой или средней тяжести, а также отдельных категорий осужденных, положительно характеризующихся в период отбывания наказания.

Указанные обстоятельства объективно расширяют возможности их трудового использования по сравнению с осужденными, содержащимися в исправительных колониях общего, строгого и особого режимов. Вместе с тем наличие судимости сохраняет свое правовое значение и продолжает выступать фактором, ограничивающим доступ к отдельным видам деятельности на транспорте. Следовательно, правовое положение данной категории осужденных в рассматриваемой сфере во многом сходно со статусом лиц, отбывающих принудительные работы.

Особого внимания заслуживает вопрос о возможности привлечения к труду на объектах транспортной инфраструктуры осужденных к принудительным работам. В отличие от принудительных работ данный вид наказания исполняется по месту основной работы осужденного. С формально-юридической точки зрения законодательство не содержит специальных запретов на трудоустройство осужденных к исправительным работам в

транспортной отрасли. Однако в случаях, когда выполнение трудовой функции связано с требованиями законодательства о транспортной безопасности, ограничения, обусловленные наличием судимости, сохраняют свое действие в полном объеме.

Анализ различных категорий осужденных показывает, что решающее значение имеет не столько вид назначенного наказания, сколько совокупность факторов, характеризующих правовой статус конкретного лица. К числу таких факторов относятся характер и степень общественной опасности совершенного преступления, наличие неснятой или непогашенной судимости, условия исполнения наказания, а также содержание предполагаемой трудовой функции.

Вместе с тем действующее законодательство фактически не проводит различий между отдельными категориями осужденных применительно к вопросам обеспечения транспортной безопасности. Ограничения, связанные с наличием судимости, распространяются на всех лиц независимо от того, отбывают ли они наказание в виде принудительных работ, содержатся в колонии-поселении либо уже полностью отбыли назначенное наказание. Подобный подход обеспечивает высокий уровень формальной определенности правового регулирования, однако не всегда позволяет учитывать степень исправления конкретного лица и реальные риски для безопасности транспортного комплекса.

Представляется, что применительно к трудоустройству осужденных на объектах транспортной инфраструктуры особое значение должно иметь содержание совершенного преступления. Очевидно, что преступления террористической направленности, преступления против общественной безопасности, а также отдельные преступления против государственной власти объективно могут рассматриваться как обстоятельства, повышающие риски допуска лица к выполнению работ на объектах транспортного комплекса. Вместе с тем аналогичный подход далеко не всегда оправдан применительно к лицам, осужденным за преступления против собственности, преступления в сфере экономической деятельности либо иные деяния, не связанные с созданием угроз транспортной безопасности.

В научных трудах таких ученых, как Е. А. Антоняна, Н. А. Гришко, М. А. Кириллова, С. В. Чубракова, И. Ю. Яковлевой и других, неоднократно отмечалось, что реализация принципа индивидуализации исполнения наказания предполагает учет личности осужденного и особенностей его правового статуса при применении ограничений, предусмотренных законодательством. Между тем в сфере транспортной безопасности в настоящее время преобладает формальный подход, основанный преимущественно на факте наличия судимости без достаточной дифференциации соответствующих ограничений.

Указанное обстоятельство приобретает особую актуальность в условиях расширения практики применения наказаний, не связанных с изоляцией от общества. Увеличение числа исправительных центров и участков,

функционирующих как исправительные центры, закономерно приводит к росту количества осужденных, трудоустраиваемых в организациях различных отраслей экономики, включая транспортный комплекс. Следовательно, проблема определения допустимых пределов ограничений приобретает не только теоретическое, но и существенное практическое значение.

Таким образом, возможность привлечения осужденных к труду на объектах транспортной инфраструктуры определяется не только требованиями транспортного законодательства, но и особенностями правового статуса конкретной категории осужденных. Наиболее широкие возможности трудоустройства имеют лица, отбывающие наказания без изоляции от общества, однако даже в отношении данной категории сохраняются ограничения, связанные с обеспечением транспортной безопасности. В результате формируется сложная система правового регулирования, в которой задачи исправления осужденных должны соотноситься с необходимостью обеспечения безопасного функционирования транспортного комплекса. Данное соотношение наиболее отчетливо проявляется в вопросах организации труда и обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, что обуславливает необходимость дальнейшего анализа соответствующих правовых механизмов.

Список источников

1. Зубков, А. И. Теоретические вопросы правового регулирования труда осужденных в советских исправительно-трудовых учреждениях / А. И. Зубков. — Томск : Изд-во Том. ун-та, 1974.
2. Сыч К. А. Теоретико-правовой взгляд профессора А. С. Михлина на общественно полезные работы в системе наказаний и практику их исполнения // Человек: преступление и наказание. — 2000. — Том 28. — № 2. — С. 304—310.
3. Минзеева, Т. Ф. Труд как основное средство исправления осужденных в свете Концепции развития уголовно-исполнительной системы Российской Федерации до 2020 года / Т. Ф. Минзеева // Российская юстиция. — 52013. — № 3. — С. 31—33.
4. Гречуха, В. Н. Автотранспортное право : учебник для магистратуры / В. Н. Гречуха. — Москва : Прометей, 2021.
5. Духно, Н. А. Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры / Н. А. Духно // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2 (26). — С. 8—19.
6. Селиверстов, В. И. Уголовно-исполнительное право России : учебник / В. И. Селиверстов, В. А. Геранин. — Москва, 2019.

References

1. Zubkov, A. I. Teoreticheskiye voprosy pravovogo regulirovaniya truda osuzhdennykh v sovetskikh ispravitel'no-trudovykh uchrezhdeniyakh [Theoretical issues regarding the legal regulation of convict labor in soviet correctional labor institutions] / A. I. Zubkov. — Tomsk: Izd-vo Tom. un-ta, 1974.
2. Sych K. A. Teoretiko-pravovoy vzglyad professora A. S. Mikhlina na obshchestvenno poleznyye raboty v sisteme nakazaniy i praktiku ikh ispolneniya [Mikhlin's theoretical and legal perspective on socially useful work within the penal system

- and the practice of its implementation] // *Chelovek: prestupleniye i nakazaniye*. — 2000. — Tom 28. — № 2. — S. 304—310.
3. Minzyayeva, T. F. Trud kak osnovnoye sredstvo ispravleniya osuzhdennykh v svete Kontseptsii razvitiya ugolovno-ispolnitel'noy sistemy Rossiyskoy Federatsii do 2020 goda [Labor as a primary means of rehabilitating convicts considering the concept for the development of the penal enforcement system of the Russian Federation through 2020] / T. F. Minzyayeva // *Rossiyskaya yustitsiya*. — 52013. — № 3. — S. 31—33.
 4. Grechukha, V. N. Avtotransportnoye pravo: uchebnik dlya magistratury [Autotransport law] / V. N. Grechukha. — Moskva: Prometey, 2021.
 5. Dukhno, N. A. Obespecheniye bezopasnosti pri ekspluatatsii ob"yektov transportnoy infrastruktury / N. A. Dukhno // *Transportnoye pravo i bezopasnost'*. — 2018. — № 2 (26). — S. 8—19.
 6. Seliverstov, V. I. Ugolovno-ispolnitel'noye pravo Rossii: uchebnik [Penal enforcement law of Russia] / V. I. Seliverstov, V. A. Geranin. — Moskva, 2019.