



# ВЕСТНИК

## ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

ИЗДАЕТСЯ С 2013 ГОДА | № 2 (46) 2024

### КОНСТИТУЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ КАК ИДЕЯ

(вправе ли высший судебный орган страны контролировать деятельность законодательной и исполнительной власти?)

### ПРАКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ

исследования некоторых видов декоративных автомобильных полимерных пленок

### УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ СУДНА:

роль системы и ее влияние на безопасность на морских и внутренних водных путях России

### ОБЗОР ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

«Актуальные вопросы и проблемы контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта: правовое регулирование, административное и судебное правоприменение»  
(Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, 7 декабря 2023 года)

### ОБЗОР ВСЕРОССИЙСКОГО ЮРИДИЧЕСКОГО ФОРУМА

«Такси. Курс на право» (Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, 21 – 22 марта 2024 года)



# **Электронный научный журнал «Вестник Юридического института МИИТ» 2024. № 2 (46)**

Дата размещения — 15 июля 2024 г.

Журнал издается с 2013 г.

**Научное направление издания:** Право.

**Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

**Телефон:** 8 (495) 681-90-19.

**Факс:** 8 (495) 684-28-49.

**E-mail редакции:** albinadg@mail.ru

**Официальный сайт** в сети Интернет: <http://vestnik-ui-miit.ru>.

**Учредитель и изатель:** Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта».

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ).

Журналу присвоен международный стандартный номер serialного издания (ISSN) **2542-1573**.

Периодичность: четыре раза в год.

## **Редакционная коллегия**

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), профессор (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Ответственный за сайт — **ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич**

Выпускающий редактор — **ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич**

Английская версия — **СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна**

# **The online scientific journal «Bulletin of the Law Institute of MIIT» 2024. № 2 (46)**

The date of the issue is the 15-th of July, 2024.

The journal has been published since January 2013.

**The research area** of the publications is 12.00.00 Jurisprudence.

**The official address** of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994.

**Tel.:** 8 (495) 681-90-19;

**Fax.:** 8 (495) 684-28-49;

**Email:** albinadg@mail.ru.

**The official site** in the Internet is URL: <http://vestnik-ui-miit.ru/>

The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education «**Russian University of Transport**».

The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.

The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) **2542-1573**.

The journal is issued 4 times a year.

## **Editorial Board**

The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law (20.02.03), professor (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Executive editor is **GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna**

Programmer and designer of the Website is **FILIPPOV Dmitry Sergeevich**

Managing editor is **CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich**

English version is **SKUYBEDINA Olga Nikolaevna**

*Главный редактор:*  
**Корякин Виктор Михайлович**  
доктор юридических наук, профессор

*Редакционный совет:*  
**Нестеров Евгений Александрович**  
кандидат юридических наук, директор  
Юридического института МИИТ  
(председатель совета)

**Киселевич Игорь Валентинович**  
кандидат юридических наук, доцент  
**Писенко Кирилл Андреевич**  
доктор юридических наук, доцент  
**Рудакова Елена Николаевна,**  
доктор политических наук, профессор  
**Филиппова Марианна Юрьевна**  
кандидат юридических наук, доцент  
**Цветков Виктор Яковлевич**  
доктор технических наук, профессор  
**Чеботарева Анна Александровна,**  
доктор юридических наук, доцент

*The editor-in-chief:*  
**Koryakin Viktor Mikhailovich**  
*Doctor of Law, professor*

*Editorial Council:*  
**Nesterov Evgeny Aleksandrovich**  
Candidate of Law,  
the head of the Law Institute of MIIT  
(Chairman of the Council)

**Kiselevich Igor Valentinovich**  
Candidate of Law, docent  
**Pisenko Kirill Andreevich**  
Doctor of Law, docent  
**Rudakova Elena Nikolaevna**  
Doctor of Political Sciences, professor  
**Filippova Marianna Yurievna**  
Candidate of Law, docent  
**Tsvetkov Viktor Yakovlevich**  
Doctor of Technical Sciences, professor  
**Chebotareva Anna Aleksandrovna**  
Doctor of Law, docent

© Российский университет транспорта (МИИТ), 2024

При использовании материалов журнала необходимо  
ссылаться на «Вестник Юридического института  
МИИТ»

Официальный сайт  
Юридического  
института  
**www.ui-miit.ru**

© Russian University of Transport, 2024

When using materials from the journal, it's necessary to  
refer to the «Bulletin of the Law Institute of MIIT»

The official site  
of the Law Institute is  
**www.ui-miit.ru**

## Содержание

---

### Конституционное право

---

**Бажанов С. В.**

- Конституционный контроль в Российской Федерации  
как идея (вправе ли высший судебный орган страны  
контролировать деятельность законодательной  
и исполнительной власти?) ..... 9

### Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика

---

**Дерябина О. В., Киселевич Е. И.**

- Практический опыт исследования некоторых видов  
декоративных автомобильных полимерных пленок ..... 24

### Морское право

---

**Сурайкин Е. А.**

- Управление безопасностью судна: роль системы  
и ее влияние на безопасность на морских и внутренних  
водных путях России ..... 33

### По итогам конференций

---

- Обзор Всероссийской научно-практической конференции  
«Актуальные вопросы и проблемы контрольно-надзорной  
деятельности в сфере транспорта: правовое регулирование,  
административное и судебное правоприменение»  
(Российский университет транспорта (МИИТ), Москва,  
7 декабря 2023 года) ..... 43

- Обзор Всероссийского юридического форума «Такси.  
Курс на право» (Российский университет транспорта  
(МИИТ), Москва, 21—22 марта 2024 года) ..... 85

## Рецензии

---

**Шевчук А. Н.**

Первый учебник для практикующих юристов  
транспортного комплекса ..... 117

Требования к материалам, представляемым  
для опубликования в журнале «Вестник Юридического  
института МИИТ» ..... 123

## Contents

---

### Constitutional law

---

**Bazhanov Stanislav V.**

- Constitutional control in the Russian Federation as an idea  
(does the highest judicial body of the country have  
the right to control the activities of the legislative  
and executive powers?) ..... 9

### Criminal law, criminal procedure, and criminology

---

**Deryabina Olga V., Kiselevich Evgeniy Ig.**

- Practical experience in studying some types of decorative  
polymer films for vehicles ..... 24

### Maritime law

---

**Suraikin Evgeniy Al.**

- Vessel security management: the role of the system  
and its impact on security on the maritime and inland  
waterways of Russia ..... 33

### Conference results

---

- Review of the All-Russian research and practical conference  
“Topical issues and problems of control and supervisory  
activities in the field of transport: legal regulation,  
administrative and judicial enforcement” (Russian University  
of Transport (MIIT), Moscow, December 7, 2023) ..... 43

- Review of the All-Russian Legal Forum “Taxi. Course on Law”  
(Russian University of Transport (MIIT), Moscow,  
March 21-22, 2024) ..... 85

## Reviews

---

**Shevchuk Anatoly N.**

The first course book for practicing lawyers in the transport complex ..... 117

Requirements for the materials submitted for publication  
in the journal “Bulletin of the Law Institute MIIT” ..... 123

# Конституционное право

---

УДК 357.745.7

**Бажанов Станислав Васильевич,**  
доктор юридических наук, профессор,  
академик Петровской академии наук и искусств,  
полковник юстиции в отставке

## **Конституционный контроль в Российской Федерации как идея (вправе ли высший судебный орган страны контролировать деятельность законодательной и исполнительной власти?)**

**Аннотация.** В настоящей статье освещаются отдельные вопросы, касающиеся места и роли Конституционного Суда РФ в системе отечественных правоохранительных (судебных) органов, его полномочий, связанных с формированием оптимальной уголовно-процессуальной политики на ближайшую (обозримую) и долгосрочную перспективу, а также процедурных решений, ориентированных на достойное юридико-семантическое наполнение норм уголовно-процессуального законодательства.

**Ключевые слова:** Конституционный Суд Российской Федерации; оперативный судебный контроль; конституционное судопроизводство; принцип разделения властей; уголовный процесс; досудебное и судебное производство по уголовным делам; федеральный судья; судебная власть.

**Stanislav V. Bazhanov,**  
Doctor of Law, professor,  
Academician of the Petrovsky Academy of Sciences and Arts,  
retired Colonel of Justice

## **Constitutional control in the Russian Federation as an idea (does the highest judicial body of the country have the right to control the activities of the legislative and executive powers?)**

**Abstract.** The current paper has highlighted certain issues relating to the place and role of the Constitutional Court of the Russian Federation in the system of domestic law enforcement (judicial) bodies, its powers related to the formation of optimal criminal procedural policy for the nearest (foreseeable)

and long-term prospect, as well as procedural decisions aimed at worthy legal and semantic content of the norms of criminal procedure legislation.

**Keywords:** Constitutional Court of the Russian Federation; operational judicial control; constitutional proceedings; principle of separation of powers; criminal process; pre-trial and judicial proceedings in criminal cases; federal judge; judicial branch.

---

В соответствии с международными договорами, ратифицированными Российской Федерацией, в отечественном уголовном процессе легализован институт оперативного судебного контроля, правомочным распорядителем которого, как известно, стал федеральный судья, в предмет ведения которого, в числе прочих, входит уголовно-процессуальная деятельность следователей и дознавателей.

Согласно ст. 1 Федерального конституционного закона от 21 июля 1994 г. № 1-ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации» (далее — Закон № 1-ФКЗ), Конституционный Суд Российской Федерации [далее — КС РФ] является высшим судебным органом *конституционного контроля*, осуществляющим *судебную власть* самостоятельно и независимо посредством *конституционного судопроизводства* в целях защиты основ конституционного строя, основных прав и свобод человека и гражданина, обеспечения верховенства и прямого действия Конституции РФ на всей территории страны.

Подвергая анализу его юридический статус в иерархии правоохранительных (судебных) органов, следует исходить из признания того, что всякая власть олицетворяет собой потенциальную способность осуществления *контроля и влияния на других*, в то время как *управление* направлено на планирование, организацию (как деятельность) и все тот же *контроль* [URL: <https://ya.ru/search/?text=%B2&lr=213> (дата обращения: 11 марта 2024 г.)].

Заметим сразу, что словосочетание «конституционный контроль» в приведенном в преамбуле Закона № 1-ФКЗ абзаце выглядит несуразно, поскольку семантическая нагрузка, возлагаемая на него российскими парламентариями, может вразумительно восприниматься только в общем контексте обсуждаемой нормы.

Сказанное относится и к формулировке «конституционное судопроизводство», а также к утверждению того, будто бы КС РФ является высшим *судебным органом конституционного контроля*, что как политическая установка вельми уязвимо, ибо, как будет показано далее, *контроль*, по обыкновению, увязывается с функцией *управления*.

В ст. 3 Закона № 1-ФКЗ провозглашены полномочия КС РФ, заключающиеся в разрешении дел о соответствии Конституции РФ законодательных актов, актов палат Федерального Собрания РФ, Президента и Правительства РФ, законов субъектов РФ, международных

договоров и др. Причем, согласно ст. 6 Закона № 1-ФКЗ все решения высшей судебной инстанции считаются обязательными на всей территории России и для всех представительных, исполнительных и судебных органов государственной власти, органов местного самоуправления, предприятий, учреждений, организаций, должностных лиц, граждан и их объединений.

Представляется, что наделение КС РФ перечисленными выше функциями входит в противоречие с принципом разделения властей, поскольку предметом их приложения выступает деятельность органов законодательной и исполнительной власти, исстари обособлявшихся от судебной власти, а равно друг от друга.

В настоящее время эффективность функционирования правоохранительных (судебных) органов Российской Федерации, оцениваемая с позиций соотношения достигаемых ими результатов с претерпеваемыми в связи с этим расходами, всерьез обременяется бесцеремонным вторжением КС РФ в сферу текущего производства по уголовным делам. По мнению профессора В. Т. Томина, подобные тенденции делают уголовный процесс все более беспомощным [15, стр. 7], а понятие его *стоимости*, добавим от себя, сугубо прозаическим, ибо для создания последней труд, как известно, предписывается затрачивать в общественно-полезной форме [1, стр. 5—10].

Мнения ученых по данному вопросу диаметрально разделились. Так, профессор В. М. Савицкий в своем предисловии к Комментарию к УПК РСФСР (2000) заявлял о резком возрастании (на тот момент времени) роли КС РФ в проверке конституционности норм (советского) уголовно-процессуального кодекса. Можно без преувеличения утверждать, подчеркивал он, что среди отраслевых законодательных актов, к которым чаще всего приходится обращаться в КС РФ, на первом месте стоит именно УПК РСФСР, что вполне объяснимо. Будучи принятым в 1960 г., он остается одним из самых старых, если не самым старым документом прежнего режима, продолжающим действовать в совершенно иных политических и юридических реалиях. Этот кодифицированный законодательный акт отражает вчерашний день и уже только поэтому нуждается в постоянном толковании и корректировке. Кроме того, на его основе решаются чрезвычайно острые, болевые для личности вопросы и всякое промедление, неизбежное при обращении за ответом к законодателю (а равно к КС РФ — С. Б.), грозит самыми тяжелыми последствиями. Не сомневаюсь, завершает свою мысль поименованный ученый, что когда-нибудь позитивное влияние КС РФ на формирование демократического уголовно-процессуального законодательства станет предметом большого и самостоятельного исследования [10, стр. 16].

Несколько иное мнение на указанную проблему выразил депутат Государственной Думы повременного созыва С. С. Босхолов, успевший

заметить, что надежды на эффективность новых видов контроля — судебного и конституционного, оказались втуне, а стало быть, (уже тогда) себя не оправдали [6, стр. 183, 184].

К сожалению, воспроизведенная тирада, заслуживающая всяческого одобрения и поддержки в принципе, с юридической и семантической точки зрения оказалась не выдержанной, поскольку конституционный контроль представляет собой разновидность контроля судебного, на что приверженцам обсуждаемой доктрины следовало бы обратить пристальное внимание.

К сказанному остается добавить, что возложение на КС РФ упомянутых полномочий подменяет, а если использовать более удачные выражения, дискредитирует аналогичные юридические механизмы, имеющиеся в распоряжении центральных правоохранительных (судебных) органов, обладающих правом законодательной инициативы (ст. 104 Конституции РФ). Такое узаконение позволяет концептуально, т.е. методически выверенно формировать уголовно-процессуальную политику на ближайшую обозримую и долгосрочную перспективу, а не провоцировать спонтанное вторжение высшей судебной инстанции в сферу текущего (до) судебного производства, существенно удорожающее его [2, стр. 7, 8].

К месту напомним, что в теории уголовно-процессуального права уже поднимался вопрос о том, чтобы обязать властных субъектов предварительного расследования приостанавливать производство по уголовному делу в случае поступления от его участников в адрес КС РФ обращений (жалоб) по вопросам применения норм права. По великому и благоприятному стечению обстоятельств отмеченный почин УПК РФ воспринят не был.

Определение термина «контроль» дается в Толковом словаре русского языка, где он изъясняется как проверка, а равно постоянное наблюдение в целях ее (проверки) или надзора осуществления [11, стр. 286].

*Оперативный судебный контроль*, который не возбраняется рассматривать в качестве прообраза контроля конституционного, реализуется в условиях строго регламентированной законом уголовно-процессуальной деятельности федеральных судей в досудебных стадиях уголовного процесса [7, стр. 23—28].

Если говорить о КС РФ, то в рамках проводимых им судебных заседаний он объективно не в состоянии охватывать весь комплекс юридических нюансов, спорадически возникающих в правоотношениях, регламентируемых различными отраслями федерального законодательства, поскольку в соответствии со ст. 4 Закона № 1-ФКЗ его численный состав образуют лишь одиннадцать судей, включая Председателя и его заместителя.

Складывающееся в комментируемой сфере положение не может не оказывать отрицательного воздействия на правовые позиции членов

(докладчиков) КС РФ, вынужденных в своих заключениях отталкиваться от повелений федерального законодателя, закрепленных в том числе в УПК РФ, изначально приобретшего статус неудачного, а ныне последовательно «добиваемого» кодифицированного нормативного правового акта.

Работа членов КС РФ осложняется еще и потребностью в систематическом анализе норм УПК РФ, в то время как лишь малая толика из них не может быть искажена толкованием, которое всегда глубоко субъективно.

Возобладавшие в начале XXI столетия приоритетные направления совершенствования уголовно-процессуальной политики Российской Федерации в ходе своего созидательного осуществления немало способствовали воплощению в отраслевом законодательстве и практике его применения принципа состязательности сторон, одной из которых сегодня выступает сторона обвинения, а стало быть, и *прокурор*, становящийся вследствие сказанного официальным представителем органов исполнительной власти [3, стр. 52—78].

При этом с учетом деклараций ч. 1 ст. 37 УПК РФ он (прокурор) приобрел право осуществления уголовного преследования в ходе уголовного судопроизводства, сохранив за собой функцию надзора, выполняемую им исключительно в досудебных стадиях. Подобная неразбериха пагубно оказывается на объективности отстаивания им своих правовых позиций, которые не должны обременяться и уголовным преследованием, и надзором одновременно [4, стр. 52—55]; в противном случае прокурор лишается возможности сохранять свою непредвзятость при анализе и оценке интересов обеих сторон.

Вследствие отмеченных метаморфоз в правоохранительной практике сформировалась многоступенчатая система сдержек и противовесов в виде прокурорского надзора и *оперативного судебного контроля* [подобный опыт имел место на заре советской власти, т.е. более 100 лет назад; маститыми учеными того времени он был подвергнут конструктивной критике], что многократно бюрократизировало уголовно-процессуальную деятельность следователей и дознавателей при расследовании преступлений.

Состоявшаяся (двойственная) система контроля и надзора с лихвой аккумулировала в себе широкий спектр задач, подлежащих разрешению в порядке, как получается, *вневедомственного* участия сторонних должностных лиц в стадиях возбуждения уголовного дела и предварительного расследования, воврав в себя все тактико-правовое разнообразие приемов и средств умиротворения возникавших в связи с этим коллизий.

Полезно осознавать и то, что в нормотворческой и правоприменительной практике вплоть до сего дня не проведено четких

различий между понятиями «надзор» и «контроль», которые, будучи близкими по своему смысловому наполнению, трактоваться в качестве взаимозаменяемых не могут [12, стр. 20].

Так, если говорить о прокуратуре, то в последние годы она все чаще стала подменять собой органы *ведомственного управления и контроля*. Наметилась нездоровая тенденция к чрезмерному *администрированию* с ее стороны, взятию на себя правомочий, ранее относившихся к компетенции других правоохранительных (и не только) ведомств [14, стр. 24].

Подобная ситуация в значительной степени объясняется несовершенством Федерального закона от 17 января 1992 г. № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации» (далее — Закон № 2202-1), принятого на переломе эпохальных событий 1990-х гг. Несмотря на обилие изменений и дополнений, внесенных в него на протяжении более 30-летнего периода его существования, он так и остался литературным образчиком (памятником) вопиющего равнодушия (некомпетентности) российских парламентариев и ведомственных ученых, призванных на научной основе разрабатывать и обосновывать алгоритм прокурорской деятельности во всем видовом ее разнообразии. Тем не менее ощутимых и похвальных инициатив в означенном направлении обеспечения планомерной работы субъектов прокурорского надзора со стороны творческого коллектива, в частности, научно-исследовательского института Университета прокуратуры Российской Федерации не наблюдается до сей поры, хотя предпосылок к этому скопилось немало.

Отдельные (базовые) положения Закона № 2202-1 изложены весьма косноязычно и юридически безграмотно; достаточно сказать, что в ст. 2 говорится о том, что в целях обеспечения верховенства закона, единства и укрепления законности, защиты прав и свобод человека и гражданина, а также охраняемых законом интересов общества и государства прокуратура РФ осуществляет:

- надзор за исполнением законов федеральными органами *исполнительной власти, Следственным комитетом РФ*;
- надзор за соблюдением прав и свобод человека и гражданина *федеральными органами исполнительной власти, Следственным комитетом РФ*;
- надзор за исполнением законов *органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность* (далее — ОРД), *дознание и предварительное следствие*;
- *уголовное преследование* в соответствии с полномочиями, установленными уголовно-процессуальным законодательством РФ.

Думается, что приведенные выдержки из Закона № 2202-1 в редакционном плане сформулированы некорректно, ибо органы исполнительной власти, Следственный комитет РФ, органы,

осуществляющие ОРД, органы дознания и предварительного следствия представляют собой понятия одного логического ряда.

К тому же *надзор* за исполнением законов федеральными органами *исполнительной власти* и *надзор* за соблюдением прав и свобод человека и гражданина (ими же) как *нормативные правовые установления* трудно различимы.

Терминологическое выражение «*уголовное преследование*», упорно обособляющееся отдельными учеными от *предварительного расследования*, нелепо увязывать с абстрактной обязанностью государства защищать права и законные интересы своих подданных. Анализируемая лексика не так жизнеспособна, как это может показаться на первый взгляд. Тем более что *уголовное преследование* может производиться не только в отношении подозреваемых (обвиняемых) и лиц, скажем так, предположительно причастных к совершению преступления, но и неизвестных преступников, что с этимологической точки зрения при употреблении обозначенной морфологической конструкции вовсе не исключается.

Во-вторых, феномен *уголовного преследования* не имеет собственного юридического содержания. Входящий в него (приставной) термин «*уголовный*», строго говоря, не отражает непосредственного отношения к криминалу; его корневая основа — «*угол*» [3, стр. 10, 11].

Кстати, некоторые исследователи изъясняют комментируемое словосочетание довольно забавно, закладывая его в чистом виде в структуру семантических построений, суть которых заключается в том, что *де уголовное преследование* может, якобы, осуществляться в *форме дознания или предварительного следствия*. Подобный подход не может не вызывать иронии.

*Уголовное преследование* как понятие образует собой анахронизм уголовно-процессуального законодательства и отраслевой теории. Наряду с не менее уязвимым (парным) выражением «*уголовное судопроизводство*», реанимированным российскими (младо) исследователями из «мрачной глубины веков», от него следует немедленно избавляться, не засоряя и без того перегруженный сомнительной терминологией УПК РФ.

Дабы не быть голословными, обратимся к фактам. Так, в п. 55 ст. 5 УПК РФ *уголовное преследование* интерпретируется весьма лаконично и неправильно: *процессуальная деятельность, осуществляемая стороной обвинения в целях изобличения подозреваемого, обвиняемого в совершении преступления*; очевидно, что уголовное преследование, производимое в стадии предварительного расследования, им же (предварительным расследованием) и является.

*Уголовное судопроизводство* в п. 56 ст. 5 УПК РФ детерминируется как *досудебное и судебное производство по уголовным делам*.

Не может вызывать и тени возражений тот факт, что *уголовное преследование*, если принимать данный обтекаемый термин всерьез, представляет собой не просто *процессуальную*, а *уголовно-процессуальную* деятельность, ибо *процессуальная деятельность* наблюдается и в *уголовно-процессуальных*, и в *административных* и в *оперативно-розыскных* правоотношениях в одинаковой степени. К тому же, изобличению подвергается не только подозреваемый (обвиняемый), но и, как уже констатировалось, лицо, предположительно совершившее преступление.

Наконец, восхваление *уголовного судопроизводства* как *досудебного* и *судебного производства* равно не состоятельно, поскольку оно, в тесном смысле, предполагает *уголовно-процессуальную деятельность* и *правоотношения*, складывающиеся исключительно в суде [16, стр. 233].

Невообразимые разнотечения по вопросам употребления терминологического выражения «*уголовное преследование*» просматриваются и в многочисленных решениях КС РФ, начало которого в них уравнивается:

- с возбуждением уголовного дела в отношении *конкретного лица*;
- с привлечением *лица в качестве обвиняемого*;
- с проведением в отношении *лица*, предположительно совершившего преступление, целевых следственных действий;
- с применением в отношении *лица* *мер уголовно-процессуального принуждения*;
- с получением в отношении *лица* *свидетельств о наличии против него подозрений* [Постановление КС РФ от 24 апреля 2003 г. № 7-П «По делу о проверке конституционности положения пункта 8 постановления Государственной Думы от 26 мая 2000 года “Об объявлении амнистии в связи с 55-летием Победы в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 годов” в связи с жалобой гражданки Л. М. Запорожец»; Определение КС РФ от 17 октября 2006 г. № 419-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Л. Н. Зубачева на нарушение его конституционных прав частью 2 статьи 27 УПК РФ»].

Остается невыясненным только одно, охватывается ли понятием «*уголовное преследование*» оперативно-розыскное (уголовно-розыскное) расследование и процессуальная проверка, проводимая в стадии возбуждения уголовного дела?

Описанное давление искусственно созданных проблем стало возможным в результате внедрения в УПК РФ крайне неустойчивого терминологического словообразования «*уголовное преследование*», спровоцировавшего возникновение концепций типа *прокурорского уголовного преследования*. Если бы в теории уголовно-процессуального права их (концепций) инициаторы, поклонники и последователи придерживались выдержанного, т.е. проверенного временем, понятийного

аппарата, а стало быть, терминов «дознание» и «предварительное следствие», никому бы и в голову не пришло возлагать на прокуроров функцию по производству дознания либо предварительного следствия. Хотя истины ради целесообразно признать, что комментируемый опыт в УПК РСФСР все-таки находил регламентацию, когда субъект прокурорского надзора надеялся правом участия в отдельных следственных действиях, и даже производства предварительного расследования в полном объеме. Тем не менее ни для кого не секрет, что описанные полномочия в прокурорской среде яро востребованы не были; с какой стати (зачем) им это было нужно?

В ряде предыдущих своих публикаций автор настоящей статьи уже писал о том, что институты государственной власти, определяющие основополагающие направления государственно-правовой политики Российской Федерации в области борьбы с преступностью, формируются на основе конституционного принципа разделения властей. Это структурообразующий и функциональный принцип рациональной организации и взаимоконтроля, имеющий давнюю историю. Так или иначе, но он ставит под большой вопрос необходимость легализации и сохранения в УПК РФ института оперативного судебного контроля [5, стр. 18—31], а вкупе с ним и контроля *конституционного (судебного)*.

Контроль со стороны органов государственной власти за соблюдением законов и иных нормативных правовых актов в оперативно-служебной деятельности подведомственных им организаций проявляется в наблюдении и проверке *полного цикла соответствия повседневного поведения* их должностных лиц заранее установленным правилам (стандартам). Применительно к органам уголовной юстиции его (контроля) предназначение сводится к недопущению любых отклонений или нарушений в уголовно-процессуальной деятельности ее властных субъектов от требований норм УПК РФ, а равно других федеральных, в том числе конституционных, законов.

Изложенное обеспечивает законность перманентного вторжения непосредственных руководителей, наделяемых функцией управления, а стало быть, и контроля, в текущее производство следователей и дознавателей в целях упорядочения и корректировки их квалифицированного труда.

Примечательно, что в период подготовки и обсуждения проекта УПК РФ высказывалось немало претензий к расширению «судебного присутствия» в досудебных стадиях уголовного процесса. Утверждалось, в частности, что, отдавая «пальму первенства» прокурорскому надзору в пику *оперативному судебному контролю*, предпочтительнее все же опираться на ключевые догмы теории управления, исходя из которых контроль трактуется в качестве важнейшей функции управления, проявляющейся в

систематическом *наблюдении* за поведением работников *управляемой системы* с целью обеспечения его (поведения) эффективности.

Стало быть, в методологическом аспекте контроль полезно увязывать с *непосредственной* и *постоянной проверкой* деятельности персонала организации, проводимой ее руководителем (в словарях русского языка термины «управлять» и «руководить» изъясняются в качестве взаимозаменяемых [11, стр. 676, 825]), что позволяет относить его (контроль) к правомочиям ответственных должностных лиц органов *исполнительной*, но не *судебной* власти. Хотя специфическая модель управления, безусловно, присутствует и внутри судебной системы; но это уже тема другого разговора.

Исторически возникновение *управления* как процесса обусловлено зарождением поведенческой активности людей. Само существование организации как некоей структуры всегда предполагало потребность в управлении ее внутренней архитектоникой и (денежными) ресурсами, находившимися на балансе. Однако это не приижает факта возникновения контроля как вполне самостоятельного атрибута *управления*, зародившегося одновременно с ним и вне какой-либо зависимости от него.

Отнесение *функции управления* к разновидности профессиональной деятельности уполномоченных на ее осуществление властных субъектов, в том числе уголовного процесса, напрямую объединяет ее с *руководством* оным.

В научной литературе категория *управления* истолковывается как процесс *постоянного властного воздействия* руководящего субъекта на отношения, складывающиеся *внутри управляемой им системы*, в целях регулирования служебного поведения и отношений подчиненных, а также направления их усилий на достижение намеченных, общественно-значимых результатов [2, стр. 5—7].

Не может вызывать принципиального неприятия обстоятельство, согласно которому федеральный судья, олицетворяющий собой судебную власть в действии, так же, как и надзирающий прокурор, стоящий от нее особняком, не обладает правом прямого *управляющего*, т.е. по сути административного воздействия на должностное поведение сотрудников внесудебных органов, выступающих по своему официальному статусу в облике представителей органов исполнительной власти. В декламируемой в данном случае стратегии просматривается скрытое, не до конца осмысленное либо не осознанное современными реформаторами российской правовой системы стремление перевести отечественный уголовный процесс на рельсы континентально-европейского «судопроизводства». Однако при всем при том ими напрочь игнорируется специфика субординационных отношений между сотрудниками тамошних

правоохранительных и судебных органов, обладающих полномочиями, заметно разнящимися от компетенции их коллег в Российской Федерации.

Усиливающийся в последние десятилетия в кулуарах законодательных (представительных) органов власти зуд реформаторства вовсе не исключает обострения творческих умонастроений и сопутствующих им скороспелых починов со стороны непоследовательных приверженцев внешнего (прокурорского) и даже судейского руководства *предварительными расследованиями* (по-современному — *уголовными преследованиями*), без элементарного разумения того, что правильнее все-таки рассуждать о руководстве *следователями и дознавателями*. Радетелям очерченного толка полезно было бы знать, что руководят не процессами, а людьми; по крайней мере, в социальных системах.

Вместе с тем, оставаясь при своих убеждениях, доблестные лоббисты интересов законодательной власти патологически способны сиюминутно увлечься и этой, не лишенной оригинальности, но изначально порочной (несостоятельной) правовой идеей.

Приведенные аргументы исподволь подводят неравнодушного исследователя к осознанию тесной взаимосвязи функций *управления и контроля*, их взаимообусловленности и взаимозависимости в агрессивных условиях среды функционирования, в коих приходится вынужденно прозябать как руководителям, так и управляемым ими объектам.

Контроль как обособленная функция управления известен и в экономической теории, где обращается внимание на то, что содержание функций прогнозирования, планирования, организации, анализа, учета и координации давно и искусно освещено в научной литературе, тогда как функция контроля, неизменно сопутствовавшая их успешному освоению, обстоятельному изучению не подвергалась.

Функции контроля присущи свои специфические черты. Однако контроль обладает еще и универсальностью, охватывая все компоненты управления в совокупности.

В то же время было бы неверным низводить контроль только к выявлению и своевременному устраниению недостатков, ошибок и упущений, допущенных подопечными руководителя (начальника) в их нелегком (ратном) труде. Он охватывает еще и учет, отражающий результаты профессиональной деятельности организации, состояние источников образования и пополнения финансовых средств, причин их потерь (при обнаружении), промежуточные и заключительные сведения обо всем технологическом процессе и его скрытых недостатках. Это организационно-правовой режим наблюдения, измерения, регистрации, оценки и передачи деловой (служебной) информации системе управления, а в конечном итоге — ее руководителю. Именно в ходе контроля и учета обнажаются кардинальные отличия между ними.

Учет позволяет к тому же выявлять и удостоверять образование формально обусловленных специализацией организации факторов, вскрывая дисбалансы в количественных показателях, а также предпосылки, приведшие к ним.

Контроль же, основываясь на результатах его (учета) анализа, обеспечивает получение не только количественных, но и качественных сводок, могущих показательно иллюстрировать величины допустимых отклонений в их оперативно-служебной практике, в учетно-регистрационной дисциплине отдельных сотрудников (в тех же органах внутренних дел) и т.д.

Процесс управления дифференцируется на ряд последовательно сменяющих друг друга этапов, как-то: формирование целей, сбор (уголовно-релевантной) информации, выполнение следственных (процессуальных) действий, оперативно-розыскных мероприятий, розыскных мер и пр. [9, стр. 69—76]

С точки зрения теории управления и экономики уголовного процесса механизм контроля не чужд и системе правоохранительных (судебных) органов, строящихся на началах строгой централизации и иерархической подчиненности. Соответствующие должностные лица в режиме своей ежедневной (рутинной) занятости призваны соблюдать нормы федеральных, в том числе конституционных законов, а также нормативных правовых установлений в сфере «бюджетной экономики» организаций (учреждений), функционирующих в режиме сметно-бюджетного финансирования.

Вышестоящие суды, несмотря на декларируемую их независимость от судов нижестоящих, систематически контролируют ход и результаты всей судопроизводственной деятельности своего ведомства. Для этого, собственно, и существуют стадии апелляционного, кассационного и судебно-надзорного производства, а также возобновления производства по уголовным делам ввиду новых или вновь открывшихся обстоятельств; но это опять-таки *внутриведомственный* контроль.

В досудебном же производстве, осуществляемом должностными лицами *внесудебных органов*, формально находящихся в сфере юрисдикции (досягаемости) федеральных судей, ни о каком *оперативном судебном контроле* речи идти не должно. Это надуманный продукт скороспелых измышлений постоянно рождающихся реформаторов правовой системы, с завидным упрямством переоценивающих гуманистическую миссию уголовного процесса и огрехи, неизбежно сопровождающие его.

Многими учеными неоднократно высказывалась мысль о том, что судебная власть в Российской Федерации постоянно обновляется, вследствие чего она не поддается всестороннему научному изучению и объяснению. Преодолев в своем становлении и развитии «тернистый путь, и приобретя ту форму, которую она взымела сегодня», эта власть так и не

стала стабильной, тогда как правосудие носит всеобъемлющий обвинительный уклон [13, стр. 5—24].

Исходя из изложенного и с поправкой на высокую загруженность федеральных судей, негативно влияющую на качество отправления уголовного правосудия в стране [8, стр. 39—42], представляется назревшим полное аннулирование *оперативного судебного контроля* как явления и института, имеющего устойчивую тенденцию к «росту».

Под феноменом «роста» автор настоящей статьи подразумевает здесь то, что в научных кругах дебатируется под вывеской «совершенствования», т.е. безмерной и бессмысленной бюрократизации уголовно-процессуального законодательства и сопутствующих ему правоотношений.

Оракулы и глашатаи уголовно-процессуальной политики Российской Федерации, бессознательно утяжеляющие доступные для понимания и исполнения, пусть и не всегда продуманные, юридические конструкции, включая пресловутый *оперативный судебный контроль*, должны быть более сдержанными в своих субъективистских видениях и оценках опасностей окружающего мира. Безудержное, не контролируемое никем усложнение уголовно-процессуальной формы, а следовательно, и предопределенной ею деятельности, становится недоброй традицией, прогрессирующей на фоне экономизации норм УПК РФ, что в совокупности неотвратимо влечет разрушение его потенциала, выпячивая при этом массу зловредных факторов, которые никто не намерен замечать.

Звучат многоголосые и монотонные призывы к разработке очередного УПК РФ. Однако имеются все основания полагать, что, будучи и обновленным, он снова «потонет» в гуманитарных и согласительных инновациях демократического толка. Пояснить это можно хотя бы тем, что движущей силой обсуждаемых и массово тиражируемых преобразований выступят все те же не посвященные в таинства науки и практики борьбы с преступностью «пионеры» «передовых» инициатив либерально-демократического толка, далекие от того, чтобы сконструировать что-нибудь свое, стоящее или по крайней мере не противоречащее собственному историческому прошлому предыдущих поколений; пусть даже в форме компиляции; кто обидится?

Будучи изначально оптимальным, федеральный закон в состоянии рационально регламентировать уголовно-процессуальную деятельность сотрудников органов уголовной юстиции, не лишая их возможности принятия максимально выгодных (для них и для системы) решений в обход изматывающих процедур, не создающих никаких дополнительных гарантий для скорого и справедливого отправления уголовного правосудия.

## Литература

1. Бажанов, С. В. Стоимость уголовного процесса : дис... доктора юрид. наук. — Нижний Новгород : НА МВД России, 2002.
2. Бажанов, С. В. Уголовно-процессуальная политика, экономика и право : монография. — Владимир : ВЮИ Минюста России, 2003.
3. Бажанов, С. В. Прокурор как участник досудебных стадий уголовного процесса : монография. — Москва : Юрлитинформ, 2017.
4. Бажанов, С. В. К вопросу о состоятельности функции уголовного преследования вообще и функции прокурорского уголовного преследования в частности // Российская юстиция. — 2017. — № 4. — С. 52—55.
5. Бажанов, С. В. Оперативный судебный контроль как он есть, как его нет, и как его не может быть // Вестник Юридического института МИИТ. — 2022. — № 1 (37). — С. 18—31.
6. Босхолов, С. С. Основы уголовной политики (конституционный, криминологический, уголовно-правовой и информационный аспекты). — Москва, 1999.
7. Днепровская, М. А. Правосудие, судебный контроль и судебное санкционирование в уголовном судопроизводстве // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. — 2013. — № 1(4). С. — 23—28.
8. Захаров, В. В. Как сократить процессуальную нагрузку, не снижая качества правосудия // Российская юстиция. — 2017. — № 10. — С. 39—42.
9. Кобзик, Е. Г. Контроль как функция управления / Е. Г. Кобзик, Г. В. Митрофанова, С. Н. Уголев // Вестник Гомельского государственного технического университета им. П. О. Сухого. — 2005. — № 2. — С. 69—76.
10. Комментарий к УПК РСФСР/ ответственный редактор И. Л. Петрухин. — 2-е изд. перераб. и доп.. — Москва, 2000.
11. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка. 80000 слов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. — 3-е издание, стереотипное. — Москва : АЗЪ, 1995.
12. Петров, А. Соотношение прокурорского надзора с судебным и ведомственным контролем // Законность. — 2013. — № 4.
13. Попондопуло, В. Ф. Судебная система: состояние и проблемы совершенствования / В. Ф. Попондопуло, Е. В. Слепченко // Арбитражные споры. — 2014. — № 1. — С. 5—24.
14. Смирнов, А. Ф. Прокуратура и проблемы управления. — Москва : Криминологическая ассоциация, 1997.
15. Томин, В. Т. Уголовный процесс России на рубеже XX—XXI веков: аспекты взаимодействия с международным правом: современные проблемы взаимодействия. — Нижний Новгород, 1998.
16. Юридическая процессуальная форма: теория и практика. — Москва : Юрид. лит., 1976.

## References

1. Bazhanov, S. V. Stoimost' ugolovnogo protsessa [The cost of criminal proceedings]: dis... doktora yurid. nauk. — Nizhniy Novgorod : NA MVD Rossii, 2002.
2. Bazhanov, S. V. Ugolovno-protsessual'naya politika, ekonomika i pravo [Criminal procedural policy, economics and law]: monografiya. — Vladimir : VYUI Minyusta Rossii, 2003.

3. Bazhanov, S. V. Prokuror kak uchastnik dosudebnykh stadiy ugolovnogo protsessa [The prosecutor as a participant in the pre-trial stages of the criminal process]: monografiya. — Moskva : Yurlitinform, 2017.
4. Bazhanov, S. V. K voprosu o sostoyatel'nosti funktsii ugolovnogo presledovaniya voobshche i funktsii prokurorskogo ugolovnogo presledovaniya v chastnosti [On the question of the consistency of the function of criminal prosecution in general and the function of prosecutorial criminal prosecution in particular] // Rossiyskaya yustitsiya. — 2017. — № 4. — S. 52—55.
5. Bazhanov, S. V. Operativnyy sudebnyy kontrol' kak on yest', kak yego net, i kak yego ne mozhet byt' [Operational judicial control as it is, as it is not, and as it cannot be] // Vestnik Juridicheskogo instituta MIIT. — 2022. — № 1 (37). — S. 18—31.
6. Bosholov, S. S. Osnovy ugolovnoy politiki (konstitutsionnyy, kriminologicheskiy, ugolovno-pravovoy i informatsionnyy aspekty) [Fundamentals of criminal policy (constitutional, criminological, criminal law and information aspects)]. — Moskva, 1999.
7. Dneprovskaya, M. A. Pravosudiye, sudebnyy kontrol' i sudebnoye sanktsionirovaniye v ugolovnom sudoproizvodstve [Justice, judicial control and judicial authorization in criminal proceedings] // Sibirskiye ugolovno-protsessual'nyye i kriminalisticheskiye chteniya. — 2013. — № 1(4). S. — 23—28.
8. Zakharov, V. V. Kak sokratit' protsessual'nuyu nagruzku, ne snizhaya kachestva pravosudiya [How to reduce the procedural burden without reducing the quality of justice] // Rossiyskaya yustitsiya. — 2017. — № 10. — S. 39—42.
9. Kobzik, Ye. G. Kontrol' kak funktsiya upravleniya [Control as a management function] / Ye. G. Kobzik, G. V. Mitrofanova, S. N. Ugolev // Vestnik Gomel'skogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta im. P. O. Sukhogo. — 2005. — № 2. — S. 69—76.
10. Kommentariy k UPK RSFSR [Commentary on the Code of Criminal Procedure of the RSFSR] / otvetstvennyy redaktor I. L. Petrukhin. — 2-ye izd. pererab. i dop.. — Moskva, 2000.
11. Ozhegov, S. I. Tolkovyy slovar' russkogo yazyka. 80000 slov i frazeologicheskikh vyrazheniy [Explanatory dictionary of the Russian language. 80,000 words and phraseological expressions] / S. I. Ozhegov, N. YU. Shvedova. — 3-ye izdaniye, stereotipnoye. — Moskva : AZ", 1995.
12. Petrov, A. Sootnosheniye prokurorskogo nadzora s sudebnym i vedomstvennym kontrolem [Correlation of prosecutorial supervision with judicial and departmental control] // Zakonnost'. — 2013. — № 4.
13. Popondopulo, V. F. Sudebnaya sistema: sostoyaniye i problemy sovershenstvovaniya [Judicial system: state and problems of improvement] / V. F. Popondopulo, Ye. V. Slepchenko // Arbitrazhnyye spory. — 2014. — № 1. — S. 5—24.
14. Smirnov, A. F. Prokuratura i problemy upravleniya [Prosecutor's office and management problems]. — Moskva : Kriminologicheskaya assotsiatsiya, 1997.
15. Tomin, V. T. Ugolovnyy protsess Rossii na rubezhe KHKH—KHKHI vekov: aspekty vzaimodeystviya s mezhdunarodnym pravom: sovremenneye problemy vzaimodeystviya [Criminal proceedings in Russia at the turn of the 20th–21st centuries: aspects of interaction with international law: modern problems of interaction]. — Nizhniy Novgorod, 1998.
16. Juridicheskaya protsessual'naya forma: teoriya i praktika [Legal procedural form: theory and practice]. — Moskva : Jurid. lit., 1976.

# **Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика**

УДК 343.98 (347.948.2)

**Дерябина Ольга Владимировна,**  
Экспертно-криминалистический центр МВД России

**Киселевич Евгений Игоревич,**  
Экспертно-криминалистический центр МВД России

## **Практический опыт исследования некоторых видов декоративных автомобильных полимерных пленок**

**Аннотация.** В статье рассматриваются декоративные автомобильные пленки, применяемые для оклейки автомобилей, в частности такси, проводится их микроскопическое, химическое исследование и ИК-фурье-спектрометрическое исследование с целью установления типа пленки, обнаруженной на месте дорожно-транспортного происшествия и в последующем на автомобиле, скрывшемся с места происшествия.

**Ключевые слова:** автотранспортное средство; полимерная пленка; микроскопическое исследование; химическое исследование; спектрометрическое исследование.

**Olga V. Deryabina,**  
Investigative Department of the Ministry of Internal Affairs of Russia

**Evgeniy Ig. Kiselevich,**  
Investigative Department of the Ministry of Internal Affairs of Russia

## **Practical experience in studying some types of decorative polymer films for vehicles**

**Abstract.** The current paper has presented the discussion of decorative films used for wrapping cars, in particular taxis, and there has been conducted the microscopic, chemical and IR Fourier spectrometric study to establish the type of film found at the scene of a traffic accident and subsequently on a car, that has left a crime scene.

**Keywords:** motor vehicle; polymer film; microscopic study; chemical study; spectrometric study.

Полимерные пленки в покрытии автомобилей используются с начала XXI в., однако в последнее время они приобретают все большую популярность, так как с их помощью можно относительно быстро не только защитить кузов от незначительных повреждений, но и изменить внешний облик автомобиля.

Исследованию декоративных автомобильных полимерных пленок (далее — ДАПП) не уделялось должного внимания, так как процедура оклейки и сами материалы были дорогостоящими. Однако в настоящее время в связи с закреплением новых требований, предъявляемых к легковому такси, в частности к требованиям цветовой гамме кузова, с ущемлением сырья и процессов производства, данное явление получает все большее распространение, и следовательно, в системе МВД России возникает необходимость в исследовании указанных объектов.

### **Классификация декоративных автомобильных полимерных пленок**

В классификации полимерных пленок, используемых в авто-детейлинге, можно выделить две большие группы распределения: распределение ДАПП по способу производства и распределение по составу материала, образующего основные слои пленок.

По составу материала ДАПП распределяют на поливинилхlorидные, или виниловые (далее — ПВХ), и полиуретановые (далее — ПУ) пленки [1—3]. Материал, входящий в состав той или иной декоративной пленки, определяет ее свойства (табл.).

*Таблица*  
**Свойства полимерных пленок**

Критерии сравнения	ПВХ	ПУ
Прочность	Недолгая износостойкость	Высокая прочность, износостойкость
Температура	Теряет прочность при низких температурах	Сохранение свойств при низких температурах (до -30—40°C)
Восстановление	Восстановление от мелких царапин путем профессиональной полировки	Восстановление от мелких царапин путем нагрева (фен, кипяток, долгое воздействие солнца), вновь приобретает блеск, глянцевитость
Цвет	Прозрачные, разноцветные	Только прозрачные

По типу производства ДАПП распределяют следующим образом [1—3]:

— каландрированная пленка с мономерным пластификатором — сырье (гранулы ПВХ) помещается в резервуар, добавляются красители (если цветная пленка), пластификатор, эта масса разогревается и в тягучем виде выходит на каландр [1; 3]. Пластификатор добавляется мономерный. Это

означает, что пленка очень плохо тянется, может порваться при растяжении. Поэтому ее чаще используют на ровных, гладких поверхностях. Степень усадки у мономерной пленки довольно высокая. Срок службы такой пленки на улице в среднем 2—3 года [<https://www.drive2.ru/b/461708023321068571/>];

— каландрированная ПВХ пленка с полимерным пластификатором. Процесс производства такой же, как и у мономерной. Различие состоит лишь в том, что вместо мономерного пластификатора добавляют полимерный, образующий несколько связей. И как следствие, получается более качественный и долговечный материал. Средний срок службы такой пленки на улице 5—7 лет. Усадка у таких пленок меньше и растяжение лучше. Такая пленка чаще других используется для оклейки автомобилей [1];

— литая пленка — производится способом «литья»: используется то же сырье (ПВХ гранулы), что и для вышеописанных пленок, красители. Затем добавляются высококачественные полимерные пластификаторы, получившаяся масса разогревается до высоких температур, до тягучего состояния для того, чтобы потом пройти процесс отливания на ленту [2]. Достигается нужная толщина, не менее 30 микрон. У данной пленки очень хорошее растяжение и совсем нет усадки. Все параметры производства: и высокая температура, использование качественного пластификатора и т.д. — в конечном итоге дают высококачественный продукт. Эта пленка также пользуется спросом у автомобилистов и лучше всего подходит для стыков. Служит литая пленка 10—12 лет [<https://www.drive2.ru/b/461708023321068571/>];

— гибридная пленка — это каландрированная полимерная пленка, в производство которой добавляются еще некоторые технологические процессы, о которых производитель умалчивает. Что дают эти технологические процессы? В конечном итоге пленка более пластична по сравнению с обычной полимерной, имеет минимальную усадку и имеет больший срок службы (7—8 лет). Данный вид пленки был создан специально для авто [<https://www.drive2.ru/b/461708023321068571/>];

— полиуретановая пленка — производится методом экструзии [3]. Пленки таких типов пластичны, имеют незначительную усадку и большой срок службы (10—12 лет) [<https://www.drive2.ru/b/461708023321068571/>].

На исследование были представлены следующие образцы полимерных пленок:

- № 1 — полиуретановая пленка «*Llumar*» (производство США);
- № 2 — гибридная пленка «*Delta Skin*» (производство США / Южная Корея). Позиционируется как полиуретановая пленка с чернением;
- № 3 — поливинилхлоридная пленка «*Bruxsafol*» (производство Германия).

## **Микроскопическое и химическое исследование**

Исследование представленных образцов проводилось по методикам ЭКЦ МВД России для исследования объектов полимерной природы [4; 5; 11], с помощью «*Carl Zeiss Stemi 2000-C*» (увеличение 6,5-50 крат) при искусственном освещении [информационное письмо ЭКЦ МВД России от 24 ноября 2009 г. № 37/24-6478 «Литературный обзор методов и методик экспертного исследования объектов полимерной природы»]. Сравнение цвета отдельных частиц проводили при одновременном помещении сравниваемых их в поле зрения микроскопа. Проба на эластичность проводилась надавливанием препаровальной иглой.

Установлено:

- № 1 пленка «*Llumar*» — трехслойная (2 слоя пленки + 1 слой подложки), общая толщина слоев 280 мкм. Полученные результаты не соответствуют информации, заявляемой производителем [LLumar® Paint Protection Film™ Самозаживляющаяся пленка для защиты лакокрасочного покрытия. Руководство по установке и техническая информация. © 2018 Eastman Chemical Company] в части, касающейся как количества и толщины слоев, так и впоследствии их химического состава;
- № 2 пленка «*Delta Skin*» — трехслойная (2 слоя пленки + 1 слой подложки), общая толщина слоев 240 мкм;
- № 3 пленка «*Bruxsafol*» — шестислойная (4 слоя пленки + 2 слоя подложки), общая толщина слоев 340 мкм.

Химическое исследование представленных образцов включает в себя определение поведения материалов слоев исследуемых ДАПП под воздействием различных, наиболее распространенных растворителей (дистиллированная вода, этанол, толуол, хлороформ, этилацетат, ацетон).

## **ИК-фурье-спектрометрическое исследование**

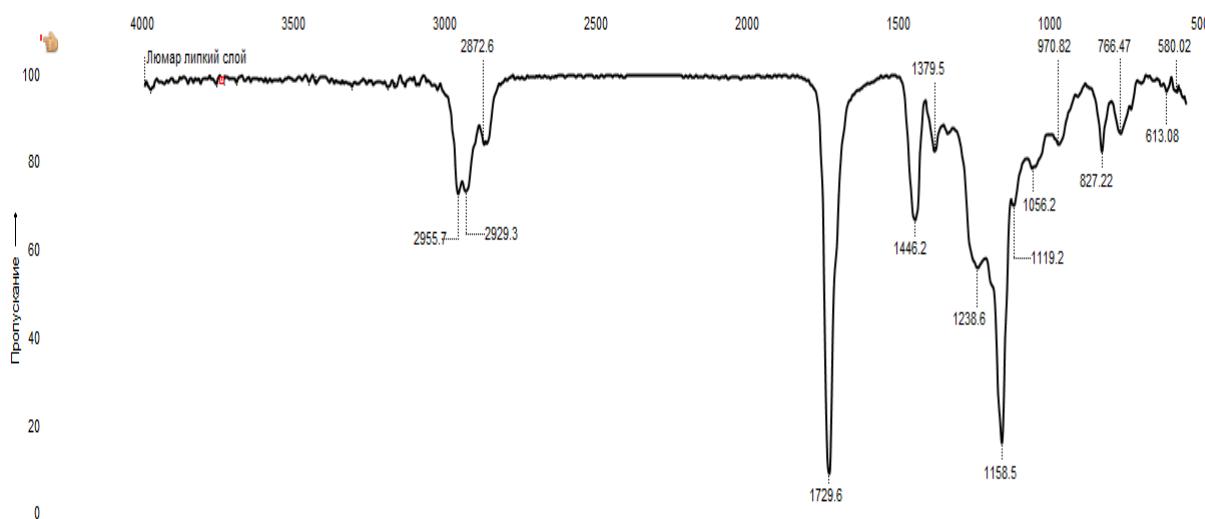
С целью диагностики молекулярного состава представленных образцов ДАПП, проводили их спектрофотометрическое исследование в инфракрасном диапазоне спектра методом нарушенного полного внутреннего отражения (далее — НПВО) [4—9]. Данный метод является неразрушающим и наиболее эффективен при исследовании малых количеств предоставляемых объектов.

Спектры слоев представленных образцов полимерных пленок регистрировали в нативном виде на ИК-фурье-спектрометре «ФТ-801» фирмы ООО НПФ «Симекс» с приставкой НПВО-А (с алмазным кристаллом) в диапазоне волновых чисел 4000-550 1/см, с разрешением 8 см<sup>-1</sup>, числом сканирований — 50 (режим: «пропускание») (программное обеспечение для ИК-фурье-спектрометра «ФТ-801» — «ZaIR 3.5»).

Полученные таким образом спектры липких слоев образцов «*Llumar*», «*Delta Skin*» и «*Bruxsafol*» совпали между собой и характерны для спектров материалов, изготовленных на основе полибутилакрилатов [8—10], по

наличию основных полос поглощения, их форме и относительной интенсивности:

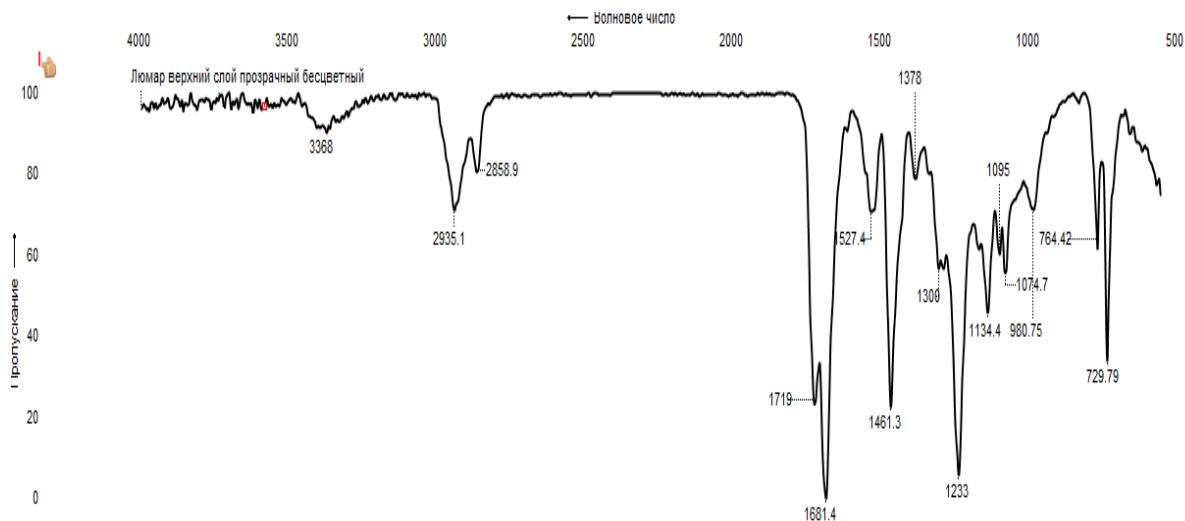
- ИК-спектр липкого слоя образца «*Llumar*» (рис. 1) — 2955,7; 2929,3; 2872,6; 1729,6; 1446,2; 1379,5; 1238,6; 1158,5; 1119,2; 1056,2; 970,82; 827,22; 766,47; 613,08  $\text{cm}^{-1}$ ;
- ИК-спектр липкого слоя образца «*Delta Skin*» — 2959; 2873,1; 1728,2; 1449,2; 1381,7; 1241; 1157,6; 1117,2; 1062,5; 941,35; 836,55; 750,69; 629,57  $\text{cm}^{-1}$ ;
- ИК-спектр липкого слоя образца «*Bruxsafol*» — 2952,6; 2929,2; 2863,1; 1729,6; 1446,1; 1380,5; 1236,7; 1159,1; 1118,9; 1055,6; 969,12; 827,46; 765,81  $\text{cm}^{-1}$ .



**Рис. 1. ИК-спектр липкого слоя образца декоративной полимерной пленки «*Llumar*»**

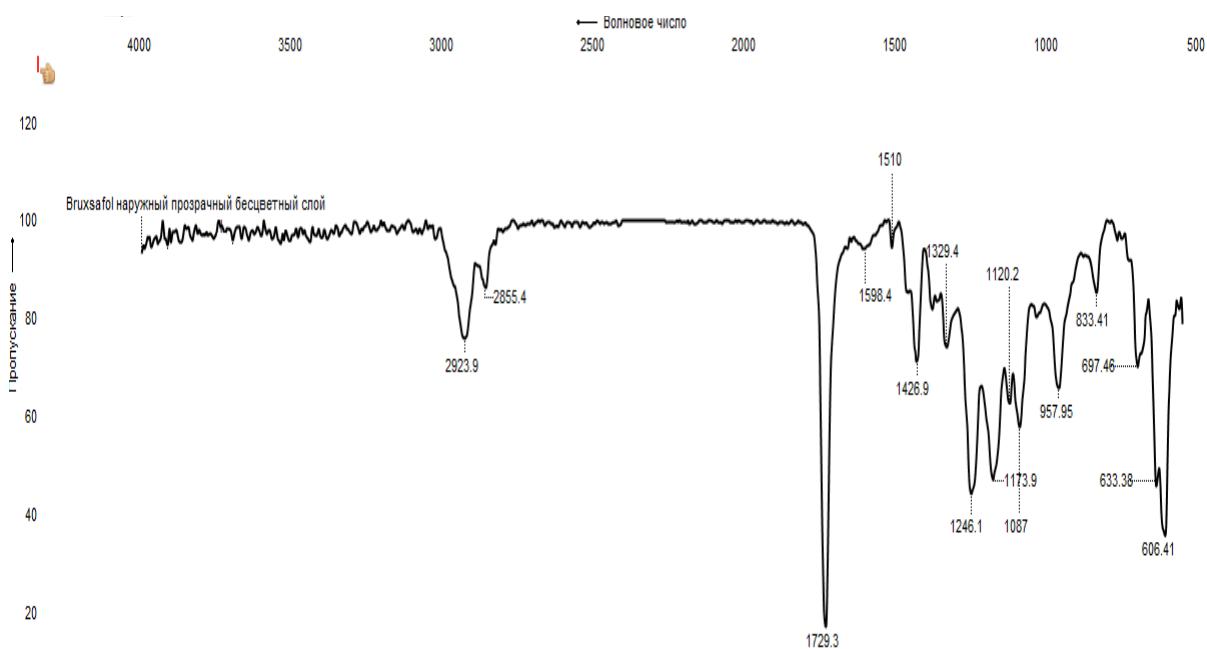
Спектры наружных прозрачных бесцветных слоев образцов «*Llumar*» и «*Delta Skin*» характерны для спектров материалов, изготовленных на основе полиуретана [8—10], по наличию основных полос поглощения, их форме и относительной интенсивности:

- ИК-спектр наружного слоя образца «*Llumar*» (рис. 2) — 3368; 2935,1; 2858,9; 1719; 1681,4; 1527,4; 1461,3; 1378; 1309; 1233; 1134,4; 1095; 1074,7; 980,75; 764,42; 729,79  $\text{cm}^{-1}$ ;
- ИК-спектр наружного слоя образца «*Delta Skin*» — 3354; 2939,7; 2871,9; 1723,7; 1688,6; 1530,6; 1462; 1384,5; 1236,8; 1155,9; 1066,9; 989,83; 960,83; 843,71; 764,47; 702,37  $\text{cm}^{-1}$ .



**Рис. 2. ИК-спектр наружного слоя образца декоративной полимерной пленки «Lumar»**

Спектр наружного прозрачного бесцветного слоя образца «Bruxsafol» характерен для спектров материалов, изготовленных на основе поливинилхлорида [8—10], по наличию основных полос поглощения, их форме и относительной интенсивности (рис. 3) — 2923,9; 2855,4; 1729,3; 1598,4; 1510; 1426,9; 1329,4; 1246,1; 1173,9; 1120,2; 1087; 957,95; 833,41; 697,46; 633,38; 616,41 см⁻¹.



**Рис. 3. ИК-спектр наружного слоя образца декоративной полимерной пленки «Bruxsafol»**

Спектр слоя зеленого цвета с оптическим эффектом «металлик» образца «Bruxsafol» также характерен для спектров материалов, изготовленных на

основе поливинилхлорида [8; 9], по наличию основных полос поглощения, их форме и относительной интенсивности — 2925,8; 2856,6; 1731; 1650,8; 1510,1; 1428,3; 1328,7; 1243,7; 1171,5; 1120,16; 1086,4; 962,91; 833,98; 678,14; 611,78 см<sup>-1</sup>.

Следует отметить, что полосы поглощения 1729,3; 1598,4; 1510 см<sup>-1</sup> спектра наружного прозрачного бесцветного слоя образца «Bruxsafol», а также полосы поглощения 1731; 1510,1 1510 см<sup>-1</sup> спектра слоя зеленого цвета с оптическим эффектом «металлик» того же образца не характерны для материалов на основе ПВХ и, вероятно, могут принадлежать пластификаторам, входящим в состав наружного слоя указанного образца ДАПП, например, фталатам.

Спектр внутреннего слоя серого образца «Bruxsafol» характерен для спектров материалов, изготовленных на основе полиэфира из многоатомных спиртов [Спектральные библиотеки из программного обеспечения «ZaIR 3.5» для ИК-фурье-спектрометра «ФТ-801»], по наличию основных полос поглощения, их форме и относительной интенсивности — 2927,1; 2858,6; 1730,6; 1650,4; 1557,9; 1539,7; 1520; 1456,4; 1319,2; 1241,6; 1165,4; 1081,1; 958,8; 831,13; 671,96; 601,97 см<sup>-1</sup>.

Спектры материала подложки образцов «Llumar» и «Delta Skin» совпали между собой и характерны для спектров материалов, изготовленных на основе полиэтилентерефталата [10] по наличию основных полос поглощения, их форме и относительной интенсивности:

— ИК-спектр подложки образца «Llumar» — 1712,1; 1502,6; 1469; 1408,5; 1240,7; 1095,4; 1017; 968,79; 871,35; 845,45; 791,12; 721,73 см<sup>-1</sup>;

— ИК-спектр подложки образца «Delta Skin» — 1712,2; 1504,5; 1469,7; 1408,3; 1339,5; 1239,3; 1091,9; 1017,1; 969,22; 847,48; 791,03; 721,55 см<sup>-1</sup>.

Спектр полимерного покрытия бумажной подложки образца «Bruxsafol» характерен для спектров материалов, изготовленных на основе полисилоксанов [10], по наличию основных полос поглощения, их форме и относительной интенсивности — 2962,8; 2914; 2847; 1462,5; 1414,9; 1259; 1084,5; 1016,1; 63,45; 796,83; 717,64 см<sup>-1</sup>.

Таким образом, были изучены строение и состав слоев некоторых видов декоративных автомобильных полимерных пленок, при этом ДАПП «Llumar» и «Delta Skin» наряду с декоративной функцией за счет меньшего количества слоев, но их большей толщины, выполняют и защитную антигравийную функцию, в то время как многослойная пленка «Bruxsafol» больше направлена на поддержание эстетического вида автомобиля, и функция защиты автомобильного лакокрасочного покрытия здесь является вторичной.

Исходя из выше сказанного, исследование ДАПП направлено на помочь в сборе и оценке вещественных доказательств на стадии предварительного расследования уголовных дел, связанных с дорожно-

транспортными происшествиями (особенно когда один из участников происшествия скрылся с места ДТП).

Так, при обнаружении и изъятии декоративных автомобильных полимерных пленок на следовоспринимающих объектах (поверхность автомобиля, предметов или на одежде пострадавших людей) с последующим их исследованием в экспертно-криминалистических подразделениях позволяет значительно сузить круг поиска автомобиля, скрывшегося с места ДТП, путем установления цвета ДАПП, которым обклеен автомобиль (или его детали), его молекулярного состава, а также определить название ДАПП, в случае если он обклеен ДАПП, указанными в данной статье.

При комплексном физико-химическом и трасологическом исследовании ДАПП, обнаруженной и изъятой в ходе осмотра места происшествия, и декоративной пленки, которой обклеен автомобиль, покинувший место ДТП, возможно определить однородность ДАПП, что будет являться еще одним доказательством при расследовании уголовного дела.

### Литература

1. Софьина, С. Ю. Технология полимеров : учебно-методическое пособие / С. Ю. Софьина, Н. Е. Темникова, С. Н. Русанова. — Казань : Изд-во КНИТУ, 2018.
2. Миндлин, С. С. Технология производства полимеров и пластических масс на их основе. — Ленинград : Химия, 1973.
3. Корнев, А. Е. Технология эластомерных материалов : учебник для вузов / А. Е. Корнев, А. М. Буанов, О. Н. Шевердяев. — Москва : Эксим, 2000.
4. Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Часть II / под редакцией А. Ю. Семенова ; общая редакция В. В. Мартынова. — Москва : ЭКЦ МВД России, 2012.
5. Экспертное исследование полимерных пленок и липких лент на полимерной основе методом ИК-спектроскопии : учебное пособие / В. З. Худяков, А. В. Беляев. — Москва : ЭКЦ МВД РФ, 1993.
6. Борисов, А. П. Применение инфракрасной спектроскопии в криминалистических исследованиях / А. П. Борисов, В. В. Бибиков, А. П. Симонов, Г. Шихт. — Москва : ВНИИ МВД СССР, 1972.
7. Смирнова, Н. Н. Инфракрасная спектроскопия в химии высокомолекулярных соединений : учебное пособие / Н. Н. Смирнова, В. Ю. Чухланов. — Владимир : Изд-во ВлГУ, 2021.
8. Худяков, В. З. Экспертное исследование синтетических kleящих материалов : в 2 частях / В. З. Худяков, В. Н. Галышин, Ю. А. Горшенин, Т. Р. Савлучинская. — Москва, 1991.
9. Атлас спектров для криминалистических подразделений МВД СССР. Выпуск 4 / под редакцией В. А. Коптюги. — Новосибирск, 1980.
10. Купцов, А. Х. Фурье-КР и Фурье-ИК спектры полимеров / А. Х. Купцов, Г. Н. Жижин. — Москва : Техносфера, 2013.

### References

1. Sof'ina, S. YU. Tekhnologiya polimerov : uchebno-metodicheskoye posobiye [Polymer technology: educational manual] / S. YU. Sof'ina, N. Ye. Temnikova, S. N. Rusanova. — Kazan' : Izd-vo KNITU, 2018.

2. Mindlin, S. S. Tekhnologiya proizvodstva polimerov i plasticheskikh mass na ikh osnove [Technology for the production of polymers and plastics based on them]. — Leningrad : Khimiya, 1973.
3. Kornev, A. Ye. Tekhnologiya elastomernykh materialov : uchebnik dlya vuzov [Technology of elastomeric materials: a textbook for universities] / A. Ye. Kornev, A. M. Bukanov, O. N. Sheverdyayev. — Moskva : Eksim, 2000.
4. Tipovyye ekspertnyye metodiki issledovaniya veshchestvennykh dokazatel'stv. Chast' II [Standard expert methods for examining material evidence] / pod redaktsiyey A. YU. Semenova ; obshchaya redaktsiya V. V. Martynova. — Moskva : EKTS MVD Rossii, 2012.
5. Ekspertnoye issledovaniye polimernykh plenok i lipkikh lent na polimernoy osnove metodom IK-spektroskopii : uchebnoye posobiye [Expert study of polymer films and adhesive tapes on a polymer basis using IR spectroscopy: textbook] / V. Z. Khudyakov, A. V. Belyayev. — Moskva : EKTS MVD RF, 1993.
6. Borisov, A. P. Primeneniye infrakrasnoy spektroskopii v kriminalisticheskikh issledovaniyakh [Application of infrared spectroscopy in forensic research] / A. P. Borisov, V. V. Bibikov, A. P. Simonov, G. Shikht. — Moskva : VNII MVD SSSR, 1972.
7. Smirnova, N. N. Infrakrasnaya spektroskopiya v khimii vysokomolekulyarnykh soyedineniy : uchebnoye posobiye [Infrared spectroscopy in the chemistry of high-molecular compounds] / N. N. Smirnova, V. YU. Chukhlanov. — Vladimir : Izd-vo VGU, 2021.
8. Khudyakov, V. Z. Ekspertnoye issledovaniye sinteticheskikh kleyashchikh materialov [Expert study of synthetic adhesive materials]: v 2 chastyakh / V. Z. Khudyakov, V. N. Galyashin, YU. A. Gorshenin, T. R. Savluchinskaya. — Moskva, 1991.
9. Atlas spektrov dlya kriminalisticheskikh podrazdeleniy MVD SSSR. Vypusk 4 [Atlas of spectra for forensic units of the USSR Ministry of Internal Affairs] / pod redaktsiyey V. A. Koptyugi. — Novosibirsk, 1980.
10. Kuptsov, A. KH. Fur'ye-KR i Fur'ye-IK spektry polimerov [Fourier-Raman and Fourier-IR spectra of polymers] / A. KH. Kuptsov, G. N. Zhizhin. — Moskva : Tekhnosfera, 2013.

УДК 629.5.067

**Сурайкин Евгений Александрович,**  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Управление безопасностью судна: роль системы  
и ее влияние на безопасность на морских и внутренних  
водных путях России**

**Аннотация.** В статье рассматриваются ключевые аспекты обеспечения безопасности на внутренних водных путях. На основе анализа нормативных правовых актов, эмпирической информации и научных источников автор предлагает структуру системы обеспечения безопасности морского транспорта, включающую защиту транспортных маршрутов, безопасность судоходства и инфраструктуры, безопасность транспортных операций и противодействие терроризму. Особое внимание уделяется изучению правовых норм, устанавливающих требования к безопасности движения судов, инфраструктуры внутренних водных путей, а также норм, обеспечивающих безопасность труда, пожарную, экологическую и санитарную безопасность.

**Ключевые слова:** безопасность на водном транспорте; внутренние водные пути; обеспечение безопасности судоходства; правовое регулирование безопасности; транспортная инфраструктура; экологическая безопасность; пожарная безопасность; санитарная безопасность.

**Evgeniy Al. Suraikin,**  
Russian University of Transport (MIIT)

**Vessel security management: the role of the system  
and its impact on security on the maritime and inland  
waterways of Russia**

**Abstract.** The current paper has discussed key aspects of enforcing security on inland waterways. Based on an analysis of regulations, empirical information and scientific sources, there has been proposed a structure for a maritime transport security system, including the protection of transport routes, the safety of navigation and infrastructure, the safety of transport

operations and countering terrorism. Particular attention has been paid to the study of legal norms that establish requirements for the security of vessel traffic, the infrastructure of inland waterways, as well as norms enforcing labor security, fire, environmental and sanitary security.

**Keywords:** water transport security; inland waterways; enforcing navigation security; legal regulation of security; transport infrastructure; environmental security; fire security; sanitary security.

---

В системе перевозок России важную роль играет сектор водного транспорта. Благодаря высоким показателям эффективности, включая обширную сеть водных маршрутов, превышающую 100 тыс. км, высокую грузоподъемность транспортных средств и относительно низкое потребление энергии, использование внутренних водных путей становится выгодным решением для транспортировки как грузов, так и пассажиров. Однако статистические данные показывают, что объемы грузоперевозок водным транспортом в последние годы снижаются.

По данным статистического учета, объем морских грузоперевозок в России с 2000 по 2022 г. сократился с 122 млрд тонно-км до 45 млрд тонно-км, достигнув минимума в 32 млрд тонно-км в 2016 г. Объем грузоперевозок внутренним водным транспортом также демонстрировал снижение, уменьшившись с 71 млрд тонно-км в 2000 г. до 68 млрд тонно-км в 2022 г. При этом наблюдался значительный спад в период с 2011 по 2015 г., когда объем перевозок внутренним водным транспортом упал до 40 млрд тонно-км.

Тема охраны водных путей уже была предметом для научного анализа. В специализированных изданиях, касающихся управленических аспектов в сфере транспорта, можно обнаружить исследования, охватывающие различные аспекты обеспечения безопасности на водном транспорте, включая общие проблемы [2] и конкретные области: окружающую среду [1], информацию, противопожарные меры [3], производственные аспекты и здравоохранение [4]. При анализе экологической безопасности водного транспорта с использованием системного подхода исследователи подчеркивают, что надежность системы безопасности определяется качеством ее компонентов. В контексте водного транспорта они разделяют безопасность на безопасность транспортных операций (управление судами, связь, инфраструктура) и защиту от террористических угроз. Авторы также указывают на важность более подробного исследования и разделения составляющих безопасности в сфере водного транспорта.

В научных трудах акценты в описании системы обеспечения безопасности морского транспорта расставляются по-разному. В некоторых из них особое внимание уделяется техническим и инженерным решениям, а также организационным аспектам обеспечения безопасности

и связи [1], тогда как другие исследования акцентируют внимание на необходимости правового регулирования и формировании эффективной системы ответственных за безопасность субъектов [6]. Важно подчеркнуть, что лишь комплексное сочетание этих элементов может обеспечить надежную защиту для морского и внутреннего водного транспорта.

В то же время отсутствует всеобъемлющее исследование, которое бы четко определяло роль и место безопасности морского и внутреннего транспорта в общей системе безопасности, а также их взаимосвязь и особенности в контексте законодательного регулирования. Проблемы, связанные с неоднозначным пониманием используемых в законодательных и нормативных документах понятий, организацией взаимодействия между органами, занимающимися безопасностью на водных путях, и улучшением существующих административных и правовых процедур защиты от нелегальных действий, по-прежнему остаются актуальными.

Однако в контексте морского транспорта до настоящего времени не уточнено на законодательном уровне, какие конкретные аспекты охватываются терминами «морская безопасность» и «транспортная безопасность», и существует ли между этими понятиями разница или они являются взаимозаменяемыми. Важно также выяснить, какую роль играет безопасность в морском транспорте в рамках общенациональной и глобальной системы обеспечения безопасности.

Становится очевидным, что необходимо унифицировать использование этих терминов в правовой и технической документации, предварительно определив их значения в контексте морского транспорта, чтобы обеспечить единообразное понимание в области правового регулирования данного сегмента.

В существующих законодательных и технических документах России, касающихся работы морского транспорта, упоминаются правила, касающиеся безопасности в области морской деятельности [Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации»], безопасного мореплавания [постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта»], защиты морского транспорта [Федеральный закон от 9 ноября 2009 г. № 252-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “Об обороне”»], обеспечения безопасности судоходства [приказ Минтранса России от 19 января 2018 г. № 19 «Об утверждении Правил плавания судов по внутренним водным путям»], а также гарантий безопасности для национального мореплавания [Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»]. Тем не менее эти акты не предоставляют четкого объяснения данных понятий. Заметно отсутствие

систематизированного подхода к разработке положений о безопасности в секторе морского и транспортного обслуживания.

Защита внутреннего водного транспорта всегда была приоритетной задачей для государства. Регламентация этой сферы закреплена в Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее — КВВТ РФ), который является ключевым документом в области обеспечения защищенности внутреннего водного транспорта. Хотя КВВТ РФ не дает четкого определения «безопасности внутреннего водного транспорта», он содержит множество положений, направленных на ее гарантирование, включая нормы, касающиеся безопасности судоходства и плавания (например, п. 4 ст. 1, п. 2 ст. 30, подп. 12 п. 1 ст. 34.1, ст. 41), процедур подхода и стоянки судов (ст. 3, 56), технического обслуживания (п. 3 ст. 31, п. 1 ст. 61), эксплуатации судоходных и гидротехнических сооружений (п. 4 ст. 4, подп. 1 п. 2 ст. 4.1), выполнения погрузочно-разгрузочных операций (п. 2 ст. 56), использования внутренних водных путей (п. 4 ст. 4), а также нормы, обеспечивающие безопасность труда (п. 4 ст. 28), пожарную (подп. 1 п. 2 ст. 4.1), экологическую (ст. 34, 39, 40), санитарную (ст. 34) безопасность и другие аспекты безопасности (подп. 3 п. 4 ст. 34.1, ст. 69).

Исследование приведенных нормативных актов с учетом защищаемых объектов дает возможность их классификации по группам, каждая из которых ассоциируется с определенным аспектом обеспечения безопасности на водных путях внутреннего использования.

Первая категория нормативных документов устанавливает основы обеспечения безопасности движения судов. Важность выделения данной категории подтверждается не только наличием специализированного раздела 6 в КВВТ РФ, но и тем, что термин «судоходство» обобщает операции с использованием судов на внутренних водных путях.

Задача гарантирования безопасности движения судов возлагается на владельцев судов, владельцев инфраструктурных объектов на внутренних водных путях и управляющие органы водных бассейнов.

Ключевая ответственность владельцев судов заключается в разработке и внедрении системы управления безопасностью на судне, подготовке судна к плаванию, обеспечении его квалифицированным экипажем в соответствии с действующими нормами, а также в соблюдении требований безопасности.

Владельцы инфраструктуры на внутренних водных путях должны поддерживать их в состоянии, которое гарантирует безопасное плавание, и без промедления сообщать ответственным лицам о любых инцидентах, создающих угрозу для этой безопасности. Управляющие органы водных бассейнов обладают обширными полномочиями для поддержания безопасности на водах, включая проведение организационных мер, ведение регистрации, выдачу разрешений и осуществление надзора (п. 4 34 ст. КВВТ РФ).

Помимо обязательных мероприятий по обеспечению безопасности судоходства, определенных КВБТ РФ, существуют специфические требования, принятые Минтрансом России. К примеру, согласно Правилам плавания судов по внутренним водным путям необходимо, чтобы судовладелец разрабатывал и согласовывал с управлением бассейна план обеспечения безопасного прохода судна вдоль маршрута, что включает меры для прохождения через шлюзы и под мостами, учитывая размеры судна. В соответствии с п. 7.5.1 Общих правил для движения и остановок судов в речных портах Российской Федерации (утвержденных приказом Минтранса России от 31 мая 1995 г. № 33), приказы капитана порта по вопросам безопасности обязательны для исполнения капитанами судов, находящихся в порту.

Данная система охватывает руководства, процедуры и прочие нормативные документы, которые устанавливают процессы взаимодействия между персоналом владельца судна и его командой, а также определяют шаги для реагирования на чрезвычайные ситуации и оценивают эффективность предпринятых действий (п. 1 ст. 34.1 КВБТ РФ).

Владелец судна несет ответственность за создание и внедрение упомянутой системы. Ее разработка должна соответствовать определенным критериям и подтверждается документом о соответствии, в то время как ее адекватное применение гарантируется судовым сертификатом о системе управления безопасностью. Кроме того, обязательно назначается лицо, отвечающее за контроль за безопасной работой судна внутри организации владельца, которое не должно быть частью экипажа.

Важно подчеркнуть, что наличие такой системы становится одним из ключевых условий для получения лицензии на перевозку пассажиров по внутренним водным путям.

Однако несмотря на наличие законодательно определенной системы управления безопасностью на судах, в нее не входят меры по обеспечению защиты от террористических угроз, что оставляет эти суда менее защищенными от такого рода рисков.

Исследование статистических данных о причинах происшествий на водных путях показывает, что в 2023 г. четверть всех фиксированных нарушений в эксплуатации морских судов была связана с игнорированием мер по обеспечению транспортной безопасности [<https://rostransnadzor.gov.ru/>]. Ведущим фактором, способствующим возникновению неполадок и аварий на водном транспорте, выступает человеческий элемент — ошибки в принятии решений ответственными лицами. В связи с этим крайне важно организовать всестороннюю подготовку как команды судна, так и персонала, отвечающего за транспортную безопасность [8]. При этом необходимо учитывать и существующие правовые диссонансы.

В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» для обеспечения безопасности на водных транспортных средствах установлены определенные правила, которые касаются не всех судов, а лишь тех, что задействованы в транспортировке пассажиров и/или грузов, представляющих повышенную опасность. Среди обязательных мероприятий для таких перевозчиков — выбор члена команды, ответственного за транспортную безопасность, создание и отправка в Росморречфлот документа, подтверждающего меры по обеспечению транспортной безопасности судна, а также выполнение прочих предписаний.

В первой ситуации, связанной с обеспечением безопасности судна, отвечающий за безопасность не может быть включен в состав экипажа, тогда как в контексте транспортной безопасности этот индивид должен быть выбран среди членов экипажа. Это подразумевает необходимость в обучении и поддержании на должном уровне профессиональных навыков минимум у двух работников, задействованных в перевозке пассажиров на речном транспорте. Поднимается вопрос о целесообразности расходования ресурсов перевозчика и дополнительной административной нагрузке на предприятие.

Эта проблематика также приводит к расширению круга участников, задействованных в обеспечении безопасности транспортных средств, включая и сотрудников правоохранительных структур. Рост численности участников усложняет процесс их координации и взаимодействия в рамках совместной работы.

Вопрос о необходимости создания эффективных механизмов сотрудничества между транспортными организациями и государственными учреждениями для предотвращения чрезвычайных происшествий регулярно поднимается в научной литературе [10]. Некоторые исследователи даже предлагают организовать в портовых городах специализированные центры мониторинга, задачей которых будет координировать работу всех органов, отвечающих за безопасность на транспорте [9]. Однако реализация такой идеи встречает серьезные трудности из-за неясности юридического статуса этих центров, что делает их неспособными регулировать действия правоохранительных агентств.

Также обеспечение безопасности судоходства по водным путям тесно связано с общей транспортной безопасностью судов в целом и в деталях. Учитывая, что управление безопасностью осуществляется через систему заранее определенных документированных мероприятий, существует возможность для судов, задействованных в транспортировке пассажиров и/или грузов, подлежащих повышенным требованиям по безопасности, расширить их перечень, установленный в п. 1 ст. 34.1 КВБТ РФ, добавив к нему паспорт транспортной безопасности, стандарт которого был утвержден Правительством РФ. Помимо этого, представляется важным

дополнительное уточнение и усиление требований, предъявляемых для обеспечения безопасности судоходства и транспортной безопасности судов, так чтобы они были согласованы по содержанию.

Изучение второй категории правовых норм выявляет, что они устанавливают правила обеспечения безопасности инфраструктуры внутренних водных путей (абз. 16 ст. 3 КВБТ РФ), включая такие объекты, как маяки, точки временной стоянки технического флота и судоходные гидротехнические конструкции, к примеру, шлюзы.

Ответственность за обеспечение соответствующего уровня безопасности возлагается на собственников данных объектов. В качестве стандартного условия для них выступает установка навигационных светильников, знаков и оборудования в соответствии с договоренностями с управлением водных бассейнов, а также их последующее техническое обслуживание. Для определенных категорий собственников, таких как владельцы судоходных шлюзов, существуют специальные требования к безопасности, включающие в себя регулярные проверки состояния гидротехнического объекта, контроль за его эксплуатационными характеристиками, сертификацию персонала в области безопасности, предоставление деклараций и выполнение других условий. Соблюдение этих требований подлежит государственному контролю и надзору в сфере внутреннего водного транспорта.

Федеральный закон «О транспортной безопасности» также предусматривает строгие условия в области безопасности, учитывая, что гидротехнические сооружения, используемые для судоходства, относятся к критически важным элементам транспортной инфраструктуры, требующим защиты от любых незаконных воздействий. В частности, к основным мерам по обеспечению транспортной безопасности для шлюзов относится контроль за периметром зоны транспортной безопасности, проверка квалификации персонала, отвечающего за безопасность. Такие меры подлежат строгому государственному контролю и надзору в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Следовательно, защитные меры, предусмотренные для инфраструктуры внутренних водных магистралей (п. 1 и 2 ст. 4.1 КВБТ РФ), и меры по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры внутренних водных путей (п. «д» ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности») имеют схожие требования по содержанию. В контексте судоходных гидротехнических объектов эти аспекты безопасности взаимодействуют друг с другом, касаясь одних и тех же объектов защиты.

В отношении обеспечения защиты речных портов существуют разнообразные юридические методики, описанные в Федеральном законе «О транспортной безопасности» и КВБТ РФ. Согласно первому речные порты классифицируются как часть транспортной инфраструктуры. В

контексте КВБТ РФ речные порты не включаются в состав инфраструктуры внутренних водных путей и определяются как независимые сооружения, функционирующие для обслуживания пассажиров и выполнения операций с грузами, таких как загрузка и разгрузка. Кодекс не предъявляет специфических требований по безопасности для речных портов, в нем упоминаются только безопасные маршруты для судоходства, места стоянки и процедуры загрузки-разгрузки. Из этого следует, что на данный момент нормативное регулирование защиты речных портов осуществляется исключительно через законодательство, касающееся транспортной безопасности.

Правовые положения, касающиеся защиты водных путей в России, включают в себя нормы, описанные в п. 4 ст. 4 КВБТ РФ. Обязанности по поддержанию и защите водных путей, а также гарантированию безопасности движения судов и анкерных мест возложены на управления бассейнов. Однако КВБТ РФ не предусматривает специфических обязательств по обеспечению транспортной безопасности внутренних водных путей.

В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» антитеррористическая защита применяется лишь к определенным сегментам внутренних водных путей, находящимся в пределах Южного федерального округа, что подчеркивает необходимость внесения изменений в КВБТ РФ для введения обязательных мер по повышению уровня защиты этих участков от террористических угроз.

Опираясь на прошлые исследования и предложения ученых о конкретизации разработанной ими концепции безопасности на водном транспорте, основываясь на ее функциональном значении, предлагается разработать структуру, включающую в себя защиту транспортных маршрутов, обеспечение безопасности судоходства и инфраструктур, гарантию безопасности транспортных операций, а также противодействие терроризму.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что для эффективного обеспечения безопасности судоходства и транспортной безопасности объектов внутренних водных путей необходим комплексный подход, сочетающий техническое и инженерное решения, организационные меры, а также соответствующее правовое регулирование. При этом важно обеспечить согласованность требований по обеспечению безопасности судоходства и транспортной безопасности объектов инфраструктуры внутренних водных путей, учитывая их взаимосвязанность. Только благодаря тесному взаимодействию всех элементов системы безопасности можно гарантировать надежную защиту внутренних водных путей, судоходных гидротехнических сооружений, а также безопасность судов и транспортных операций. Дальнейшее совершенствование правовых норм и практических мер в этой области

позволит повысить уровень безопасности морского и внутреннего водного транспорта в России.

### Литература

1. Дмитриев, В. И. Предложения по внесению в российское законодательство изменений, касающихся безопасности мореплавания и защиты окружающей среды // Речной транспорт (XXI век). — 2022. — № 1(101). — С. 32—35.
2. Дмитриев, И. В. Безопасность судоходства на внутренних водных путях. — Москва : Моркнига, 2018.
3. Зайкова, С. Н. Комплексность обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте // Административное и муниципальное право. — 2023. — № 4.
4. Корнеева, Ю. Д. Обеспечение безопасности на водном транспорте россии: государственно-управленческий аспект с инновационным развитием водной транспортной системы // ТДР. — 2022. — № 2.
5. Кузовлев, А. В. Правила пожарной безопасности на морских судах / А. В. Кузовлев, К. М. Билалов // Пожарная безопасность: проблемы и перспективы. — 2019. — № 10.
6. Лазарева, Н. В. Особенности состояния здоровья работников водного транспорта / Н. В. Лазарева, Ю. Я. Гурецкая, Ю. Д. Удалов // Вестник медицинского института «Реавизз»: реабилитация, врач и здоровье. — 2022. — № 4 (58).
7. Олерский, В. А. Водный транспорт: Актуальные вопросы правового регулирования // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. — 2012. — № 5 (42).
8. Правовое обеспечение транспортной безопасности в России / А. И. Сидоркин, Д. В. Ирошников, А. И. Землин [и др.]. — Москва : Российский университет транспорта (МИИТ), 2021.64 с.
9. Степкин, Р. М. Риск нарушения безопасности на объектах внутреннего водного транспорта / Р. М. Степкин, Ю. Ю. Голубятникова // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И. Д. Путилина. — 2021. — № 1. — С. 56—59.
10. Стиславский, А. Б. Управление рисками нарушения безопасности объектов транспортной инфраструктуры // Информационные технологии и вычислительные системы. — 2009. — № 1. — С. 49—57.

### References

1. Dmitriyev, V. I. Predlozheniya po vneseniyu v rossiyskoye zakonodatel'stvo izmeneniy, kasayushchikhsya bezopasnosti moreplavaniya i zashchity okruzhayushchey sredy [Proposals for introducing changes into Russian legislation concerning the safety of navigation and environmental protection] // Rechnoy transport (XXI vek). — 2022. — № 1(101). — S. 32—35.
2. Dmitriyev, I. V. Bezopasnost' sudokhodstva na vnutrennikh vodnykh putyakh [Safety of navigation on inland waterways]. — Moskva : Morkniga, 2018.
3. Zaykova, S. N. Kompleksnost' obespecheniya bezopasnosti na vnutrennom vodnom transporte [Complexity of ensuring safety in inland water transport] // Administrativnoye i munitsipal'noye pravo. — 2023. — № 4.
4. Korneyeva, YU. D. Obespecheniye bezopasnosti na vodnom transporte rossii: gosudarstvenno-upravlencheskiy aspekt c innovatsionnym razvitiyem vodnoy

- transportnoy sistemy [Ensuring safety in water transport in Russia: public management aspect with innovative development of the water transport system] // TDR. – 2022. – № 2.
5. Kuzovlev, A. V. Pravila pozharnoy bezopasnosti na morskikh sudakh [Fire safety rules on sea vessels] / A. V. Kuzovlev, K. M. Bilalov // Pozharnaya bezopasnost': problemy i perspektivy. – 2019. – № 10.
  6. Lazareva, N. V. Osobennosti sostoyaniya zdorov'ya rabotnikov vodnogo transporta [Features of the health status of water transport workers] / N. V. Lazareva, YU. YA. Guretskaya, YU. D. Udalov // Vestnik meditsinskogo instituta «Reaviz»: reabilitatsiya, vrach i zdorov'ye. – 2022. – № 4 (58).
  7. Olerskiy, V. A. Vodnyy transport: Aktual'nyye voprosy pravovogo regulirovaniya [Water transport: Current issues of legal regulation] // Transport Rossiyskoy Federatsii. Zhurnal o naуke, praktike, ekonomike. – 2012. – № 5 (42).
  8. Pravovoye obespecheniye transportnoy bezopasnosti v Rossii [Legal support of transport security in Russia] / A. I. Sidorkin, D. V. Iroshnikov, A. I. Zemlin [i dr.]. – Moskva : Rossiyskiy universitet transporta (MIIT), 2021. 64 s.
  9. Stepkin, R. M. Risk narusheniya bezopasnosti na ob'yektakh vnutреннего vodnogo transporta [Risk of security violations at inland water transport facilities] / R. M. Stepkin, YU. YU. Golubyatnikova // Vestnik Belgorodskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni I. D. Putilina. – 2021. – № 1. – S. 56–59.
  10. Stislavskiy, A. B. Upravleniye riskami narusheniya bezopasnosti ob'yektov transportnoy infrastruktury [Risk management of security violations of transport infrastructure facilities] // Informatsionnyye tekhnologii i vychislitel'nyye sistemy. – 2009. – № 1. – S. 49–57.

## По итогам конференций

---

УДК 342.951:656

**Писенко Кирилл Андреевич,**  
доктор юридических наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ),  
член научно-консультативного совета при Верховном Суде РФ

**Далингер Яков Михайлович,**  
кандидат технических наук, доцент, проректор,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Костылев Анатолий Григорьевич,**  
кандидат технических наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Петрова Галина Владиславовна,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Лутовинова Наталья Викторовна,**  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Шинкарук Андрей Сергеевич,**  
кандидат технических наук,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Вишнякова Елена Петровна,**  
Дирекция по капитальному строительству ПАО «ДВМП»

**Рафиков Рафик Хайдарович,**  
кандидат технических наук,  
Инновационный инжиниринговый центр

**Ступаков Валерий Иванович,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Московский университет имени А. С. Грибоедова

**Марихин Сергей Васильевич,**  
кандидат психологических наук, доцент,  
Санкт-Петербургский государственный университет гражданской

авиации имени Главного маршала авиации А. А. Новикова  
**Медведцкая Beата Леонидовна,**  
Санкт-Петербургский государственный университет гражданской  
авиации имени Главного маршала авиации А. А. Новикова

**Лаврухин Максим Витальевич,**  
Тамбовский государственный университет имени Г. Р. Державина

**Обзор Всероссийской научно-практической конференции  
«Актуальные вопросы и проблемы контрольно-надзорной  
деятельности в сфере транспорта: правовое регулирование,  
административное и судебное правоприменение»  
(Российский университет транспорта (МИИТ),  
Москва, 7 декабря 2023 года)**

**Аннотация.** В данной статье обобщены итоги проведения в Юридическом институте РУТ (МИИТ) научно-практической конференции по актуальным вопросам и проблемам контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта. Основными направлениями работы конференции стали актуальные вопросы и проблемы правового регулирования транспортного надзора, совершенствования норм контрольно-надзорного законодательства в сфере транспорта, антикризисного регулирования, обеспечения законности, правопорядка и безопасности на транспорте, межведомственного взаимодействия при проведении мер профилактики и предупреждения транспортных нарушений, административной ответственности, баланса интересов, цифровизации контрольно-надзорной деятельности (транспортного надзора) и другие вопросы контрольно-надзорной деятельности на транспорте.

**Ключевые слова:** актуальные проблемы правового регулирования транспортного надзора; совершенствование норм контрольно-надзорного законодательства в сфере транспорта.

**Kirill An. Pisenko,**  
Doctor of Law, associate professor,  
Russian University of Transport (MIIT),  
member of the scientific advisory council at the Supreme Court  
of the Russian Federation

**Yakov M. Dalinger,**  
Candidate of Technical Sciences, associate professor, prorector,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Anatoly G. Kostylev,**

Candidate of Technical Sciences, associate professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Galina V. Petrova,**

Doctor of Law, professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Natalya V. Lutovinova,**

Russian University of Transport (MIIT)

**Andrey S. Shinkaruk,**

Candidate of Technical Sciences,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Elena P. Vishnyakova,**

Directorate for Capital Construction of PJSC “FESCO”

**Rafik Kh. Rafikov,**

Candidate of Technical Sciences,  
Innovative Engineering Center

**Valery Iv. Stupakov,**

Candidate of Law, associate professor,  
Moscow University named after A. S. Gribogedov

**Sergey V. Marikhin,**

Candidate of Psychological Sciences, associate professor,  
University of Civil Aviation

**Beata L. Medvedtskaya,**

University of Civil Aviation

**Maksim V. Lavrukhin,**

Derzhavin Tambov State University

**Review of the All-Russian research and practical conference**

**“Topical issues and problems of control and supervisory activities  
in the field of transport: legal regulation, administrative  
and judicial enforcement” (Russian University of Transport (MIIT),**

**(Moscow, December 7, 2023)**

**Abstract.** The current paper has presented a summary of the results of a research and practical conference held at the Law Institute of RUT (MIIT) on topical issues and problems of control and supervisory activities in the field of transport. The main directions of the conference were to consider crucial issues and problems of legal regulation of transport supervision, improvement of the norms of control and supervisory legislation in the field of transport, anti-crisis regulation, legality enforcement, law and order and safety in transport, interdepartmental interaction in preventive measures of transport violations, administrative responsibility, balance of interests, digitalization of control and supervisory activities (transport supervision) and other issues of control and supervisory activities in transport.

**Keywords:** crucial problems of legal regulation of transport supervision; improvement of the norms of control and supervisory legislation in the field of transport.

---

*Писенко Кирилл Андреевич*

**О значении итогов Всероссийской научно-практической конференции  
«Актуальные вопросы и проблемы контрольно-надзорной  
деятельности в сфере транспорта: правовое регулирование,  
административное и судебное правоприменение»,  
состоявшейся 7 декабря 2023 года в Юридическом институте  
Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ))  
при организационном участии кафедры «Транспортное право»**

7 декабря 2023 г. в Юридическом институте Российского университета транспорта (МИИТ) обсудили актуальные вопросы и проблемы контрольно-надзорной деятельности в транспортной сфере в рамках Всероссийской научно-практической конференции «Актуальные вопросы и проблемы контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта: правовое регулирование, административное и судебное правоприменение».

В конференции приняли участие представители Минтранса России, Ространснадзора, органов транспортной прокуратуры, судебной системы, ученые-эксперты в области транспортного права, практикующие специалисты, представители транспортных и дорожно-хозяйственных организаций, в том числе организаций воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного транспорта, представители профессионального юридического сообщества.

Конференция стала заключительной частью разработанной и реализованной в рамках Юридического института РУТ (МИИТ)

комплексной научно-образовательной программы, включающей в себя правовое обучение специалистов Ространснадзора, а также частью публичного теоретико-практического обсуждения актуальных проблемных вопросов, возникающих в процессе правотворческой и правоприменительной деятельности.

Мероприятие открыл научный руководитель РУТ (МИИТ), доктор технических наук, член-корреспондент РАН Игорь Наумович Розенберг, который отметил современное значение Российского университета транспорта как полнопрофильного научно-образовательного учреждения, динамично развивающегося на основе созданного более 120 лет назад «легендарного МИИТа». В задачи РУТ (МИИТ) на современном этапе входит подготовка кадров, в том числе кадров высшей категории, для всех видов транспорта и транспортной отрасли в целом.

Было подчеркнуто, что в настоящее время РУТ (МИИТ) — это крупнейший транспортный вуз России и Европы, в котором получают образование более 34 тыс. обучающихся, обучение реализуется по 270 образовательным программам, в составе университета 12 академий и институтов, порядка 115 кафедр, 11 диссертационных советов. В соответствии с Указом Президента РФ университет имеет право на формирование собственных диссертационных советов и присвоение ученых степеней кандидата и доктора наук. Таким образом создана системная основа для подготовки кадров, необходимых для достижения технологического суверенитета нашей страны.

В этом контексте И. Н. Розенберг обратил внимание на активное развитие Юридического института РУТ (МИИТ), в том числе на значительный научно-образовательный вклад в решение ключевых задач транспортной отрасли. Была отмечена актуальность и востребованность реализуемых институтом образовательных программ и проводимых научных мероприятий, в том числе нынешней конференции.

В своем приветственном слове научный руководитель РУТ (МИИТ) И. Н. Розенберг обратил внимание, что для транспортной отрасли характерна повышенная опасность, повышенная ответственность, применение автоматизированных систем, что требует качественной правовой поддержки и подчеркнул в контексте тематики конференции важность профессионального обмена мнениями и правовыми аспектами контрольно-надзорной деятельности в целях достижения конкретного практического результата для развития транспортного комплекса страны в целом.

С приветственным словом к участникам конференции обратился также директор Юридического института РУТ (МИИТ) кандидат юридических наук Евгений Александрович Нестеров. Он отметил, в частности, что конференция носит тематический и конкретный характер, направлена на научно-практическое воздействие обеспечения верховенства закона в транспортной деятельности. Директор Юридического института обратил

внимание, что по итогам обучения по правовым программам повышения квалификации более 2,5 тыс. сотрудников Ространснадзора Юридическим институтом были получены отзывы, комментарии, пожелания слушателей, которые обобщаются и анализируются. На основе анализа в тесном взаимодействии с органами прокуратуры актуализируются образовательные исследовательские программы,рабатываются практические рекомендации по преодолению наиболее часто встречающихся организационно-правовых проблем контрольно-надзорной деятельности на транспорте, которые используются в дальнейшем в образовательной и научной деятельности.

Далее, с докладом, посвященным актуальным вопросам организации и реализации контрольно-надзорной деятельности выступила заместитель начальника отдела административной практики и методологии Правового управления Ространснадзора София Сергеевна Федорова. С докладом также выступил заместитель начальника отдела надзора за обеспечением транспортной безопасности Управления транспортной безопасности Ространснадзора Адель Исфатович Халиулин, который уделил внимание актуальным вопросам контроля (надзора) в области транспортной безопасности. От Ространснадзора в работе конференции также приняли участие сотрудники подразделений, ответственных за отдельные виды транспорта, что придало научно-практической дискуссии дополнительную значимость и интерес.

Вопросы обеспечения законности в деятельности контрольно-надзорных органов осветила Ирина Владиславовна Жаровцева, прокурор управления Московской межрегиональной транспортной прокуратуры. Актуальные вопросы и проблемы судебных споров, возникающих из отношений транспортной безопасности в судах общей юрисдикции, были раскрыты в выступлении судьи Бутырского районного суда г. Москвы Алексея Владимировича Островского.

Проблематике постоянного рейда как режима государственного контроля (надзора) при осуществлении контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве были раскрыты в докладе Ирины Владимировны Подобед, начальника Управления правового и кадрового обеспечения Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

Ряд интересных выступлений был посвящен вопросам установления обязательных требований и реализации контрольно-надзорной деятельности на отдельных видах транспорта. Так, в докладе Беаты Леонидовны Медведцкой, главного специалиста-эксперта отдела регулирования перевозок Минтранса России, были освещены вопросы содержания методики оценки опасности авиационных событий на основе

метода экспертных оценок по 100-балльной шкале специалистов службы движения.

Воздушно-транспортные правовые аспекты темы конференции были также представлены, в частности, в докладе Дианы Валерьевны Ерофеевой, директора по правовому обеспечению ЗАО «Группа компаний С7», кандидата юридических наук. Она сосредоточила свое выступление на вопросах и проблемах передачи данных в систему АЦБПДП ЕГИС ОТБ в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности», а также досудебного обжалования результатов контрольно-надзорных мероприятий через портал Госуслуг.

В докладе Анатолия Георгиевича Костылева, ведущего специалиста НОЦ ВТ РУТ (МИИТ), кандидата юридических наук, доцента была освещена тема структурирования системы федеральных авиационных правил в области гражданской авиации Российской Федерации.

В ходе докладов и дискуссии на конференции также были раскрыты и обсуждены актуальные вопросы и проблемы контрольно-надзорной деятельности в сфере других видов транспорта. Так, правовой проблематике контрольно-надзорной деятельности в сфере железнодорожного транспорта был посвящен доклад заместителя начальника отдела судебно-арбитражной работы Правового департамента ОАО «РЖД», кандидата юридических наук Дмитрия Николаевича Хархардина. Железнодорожные аспекты тематики конференции также были раскрыты и в докладах других участников. В частности, Андрей Сергеевич Шинкарук, кандидат технических наук, представил на примере железнодорожной сферы сообщение на тему актуализации нормативно-технической документации с учетом изменения нормативных правовых актов в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины».

В ходе конференции прозвучали также выступления по актуальным вопросам обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, информационно-правовым аспектам контрольно-надзорной деятельности, по вопросам обеспечения баланса интересов при осуществлении правотворческой и правоприменительной деятельности в сфере контроля (надзора) на транспорте.

Своим видением актуальной проблематики поделились, в частности, Кирилл Андреевич Писенко, и.о. заведующего кафедрой «Транспортное право» Юридического института РУТ (МИИТ), доктор юридических наук, доцент, член научно-консультативного совета при Верховном Суде РФ, член экспертного совета ВАК по праву и политологии при Минобрнауки России (moderатор конференции); Анна Александровна Чеботарева, заведующая кафедрой «Правовое обеспечение государственного управления и экономики Юридического института РУТ (МИИТ), доктор юридических наук, доцент; Максим Витальевич Лаврухин, эксперт в области транспортной безопасности (ТГУ им. Г. Р. Державина) и др.

В ходе конференции по большинству поднимаемых вопросов состоялась дискуссия. Участники конференции отметили высокий профессиональный уровень мероприятия, была отмечена важность обобщения и развития полученных научно-практических результатов и дальнейшего продолжения обсуждения актуальных тем транспортного права на дискуссионной площадке Юридического института РУТ (МИИТ).

*Далингер Яков Михайлович,  
Костылев Анатолий Георгиевич*

## **Структурирование системы федеральных авиационных правил в области гражданской авиации Российской Федерации**

Одним из важнейших факторов, обеспечивающих взаимодействие между собой всех звеньев гражданской авиации, является создание необходимой нормативно-правовой и технологической документации.

В 1944 г. была создана Международная организация гражданской авиации — ИКАО. Установление и поддержание международных стандартов и рекомендуемой практики (*SARPs*), а также Процедур аэронавигации (*PANS*) являются основополагающими принципами Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) и ключевым аспектом миссии и роли ИКАО. В настоящее время приняты и введены в действие 19 Приложений к Чикагской конвенции и 6 документов по Процедурам аэронавигации.

По отдельным направлениям деятельности ИКАО издает Руководства (документы), содержащие инструктивный материал и информацию и призванные содействовать единообразному применению международных стандартов и рекомендуемой практики. Примером являются Международные стандарты и рекомендуемая практика по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства от 12 июля 2022 г. (Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., касающееся подробных правил и инструктивных указаний по вопросам авиационной безопасности государств, учитываемых при разработке национальных программ обеспечения безопасности гражданской авиации).

В документах ИКАО просматривается строгая иерархия, четкость юридических формулировок, точность и соблюдение установленных терминов и определений, а также системность и строгая соподчиненность их разработки и издания.

Рассмотрим структуру воздушного законодательства в области гражданской авиации ряда ведущих авиационных государств.

Структура воздушного законодательства США определена Законом об авиации 1958 г., согласно которому воздушное законодательство

формируется в виде Федеральных авиационных требований (*Federal Aviation Regulations — FAR*). Требования по регулированию деятельности гражданской авиации содержатся в 14 разделах, которые сформированы по направлениям деятельности гражданской авиации. Каждый раздел обозначается прописной буквой английского алфавита, для каждого раздела закреплен диапазон номеров, которые присваиваются *FAR* этого раздела. Для *FAR* 14 разделов гражданской авиации установлены номера с 1 по 210. Благодаря такой структуре системы Федеральных авиационных требований США, все *FAR* легко идентифицируются, что упрощает работу с ними.

Система воздушного законодательства Европейского Союза (далее — ЕС) создавалась в начале 1980-х гг. В 1979 г. была создана Объединенная авиационная администрация (*JAA*) ЕС, основной задачей которой была разработка общих авиационных требований ЕС. Но государства — члены ЕС самостоятельно принимали решения о применении в своей стране этих правил.

В начале 2008 г. Европейский парламент и Совет приняли решение «О единых правилах в области гражданской авиации и создании Европейского агентства по авиационной безопасности», и сейчас в ЕС единые авиационные требования.

Система единых авиационных требований ЕС учитывает систему приложений ИКАО и принцип структурирования *FAR* США.

Система нормативных документов гражданской авиации Российской Федерации несколько отличается от системы ИКАО.

Воздушное законодательство РФ, кроме федеральных законов и нормативных правовых актов, издаваемых Президентом РФ и Правительством РФ, включает в себя федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации и федеральные авиационные правила (ФАП) по видам авиации [приказ Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей”»].

До конца 2009 г. основным документом, регламентирующим организацию, обеспечение и выполнение полетов, было Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-85). Система нормативных документов бывшего Министерства гражданской авиации, включала в себя: Воздушный кодекс СССР, Положение об использовании воздушного пространства СССР, Основные правила полетов в воздушном пространстве СССР, а также отраслевые нормативные и технологические документы, общее количество которых было более 300.

В начале 1990-х гг., после распада СССР началась активная работа по созданию отраслевой части воздушного законодательства РФ, для чего

изучался мировой опыт в этой области. В настоящее время в области гражданской авиации Российской Федерации нет системы нормативных и технологических документов. Какие направления деятельности гражданской авиации регулируются федеральными авиационными правилами, определено требованиями Воздушного кодекса РФ, а какую клетку в системе займет то или иное федеральное авиационное правило, этого нет.

Сейчас идентификационным номером федеральных авиационных правил является номер приказа Минтранса России, которым они были введены в действие. Но уже есть несколько правил, которые были введены в действие одинаковыми номерами приказов Минтранса России. В связи с этим предлагается разработать систему федеральных авиационных правил, которая обеспечивала бы однозначную идентификацию данных правил. Это позволит эффективно использовать ее для государственного регулирования организации, обеспечения и выполнения полетов гражданскими воздушными судами.

*Петрова Галина Владиславовна*

### **Актуальные проблемы контрольно-надзорной деятельности федеральных органов исполнительной власти за государственным имуществом корпораций и компаний в сфере транспорта**

Актуальными проблемами контрольно-надзорной деятельности за эффективностью управления государственным имуществом корпорациями и компаниями в сфере транспорта являются проблемы контрольно-надзорного взаимодействия Росимущества, Минтранса России, Минфина России и других государственных органов. Возникают спорные проблемы оценки эффективности использования бюджетных средств государственными корпорациями, что требует усилить контрольно-надзорные функции государства относительно государственных корпораций в сфере транспорта.

В частности, проблемы связаны с нечеткостью правового определения содержания «управления государственной собственностью в сфере транспорта» в рамках полномочий государства как собственника долей имущества организаций транспортного сектора в соответствии с законодательством.

Согласно постановлениям Правительства РФ от 5 июня 2008 г. № 432 «О Федеральном агентстве по управлению государственным имуществом» и от 30 июля 2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» полномочия указанных органов по управлению государственным имуществом включают организационно-правовые, контрольно-координационные и надзорные меры в

транспортной сфере. Однако в правоприменительной практике иногда возникают вопросы разграничения имущественных контрольно-надзорных полномочий Росимущества и Минтранса России применительно к имуществу транспортного сектора.

Если Минтранс России осуществляет оперативные меры надзора за целевым использованием государственного имущества, то Росимущество реализует функции государства в сфере управления и контроля за государственным имуществом (капиталом) организаций, подведомственных Минтрансу России (публично-правовых компаний, публичных акционерных обществ, корпораций) в части движения государственных активов и эффективности управления ими.

При этом Росимущество участвует в деятельности корпоративных организаций транспортного сектора, владеющих государственными активами (акциями, долями), выступая представителем государства в органе управления и ревизионной комиссии различных акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности.

Смежные функции по управлению государственным имуществом выполняет Минтранс России, устанавливая, в частности, критерии неразрывности связи государственных объектов портов, объектов иных транспортных инфраструктур со смежными объектами недвижимого имущества, принадлежащих организациям на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления.

Минтранс России определяет порядок сдачи в аренду находящихся в федеральной собственности и относящихся к недвижимому имуществу объектов морских портов, аэропортов, типовые условия договоров аренды объектов транспортной инфраструктуры по согласованию с Минэкономразвития России и др.

Взаимодействие Росимущества и Минтранса России активизируется в связи с увеличением числа корпораций, акционерных обществ, публично-правовых компаний в транспортном секторе. Этому также способствует возникновение новых форм мониторинга и надзора за сделками участников транспортных корпораций, включая использование инвестиционных цифровых платформ и национальных центров компетенций в транспортной отрасли.

Статья 39 Федерального закона от 21 декабря 2001 г. № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества», регулирующего отношения в сфере приватизации, устанавливает, что Росимущество обладает от имени государства акционерными правами в акционерных обществах, обществах с ограниченной ответственностью, акциями, долями в уставных капиталах коммерческих организаций, если они являются собственностью Российской Федерации и не закреплены в собственности федеральных государственных унитарных предприятий, федеральных государственных учреждений, государственных корпораций.

С внедрением инфраструктурных инноваций и цифровых форм управления на транспорте, цифровых контрактов на оказание транспортных услуг (смарт-контрактов) расширяются совместные контрольно-надзорные функции Минтранса России, Росимущества, Минцифры России, Минфина России, Минэкономразвития России, Счетной палаты РФ.

Указанные органы усиливают взаимодействие в сфере надзора за эффективностью использования бюджетных средств в транспортной отрасли, за программными инфраструктурными инвестициями в транспортном секторе, за сделками с цифровыми активами, цифровыми валютами, дебиторской задолженностью, долговыми ценными бумагами, иным государственным имуществом, закрепленным за Минтрансом России.

Для оценки эффективности управления государственным имуществом в сфере транспорта и для согласованности контрольно-надзорных действий разных органов исполнительной власти, управляющих государственной собственностью в корпорациях и компаниях, подведомственных Минтрансу России, приняты:

— постановление Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2447 «Об утверждении требований к форме и содержанию отчетов о выполнении программ деятельности государственных корпораций (компаний), публично-правовых компаний, а также требований к форме и содержанию отчетов о достижении ключевых показателей эффективности деятельности государственных корпораций (компаний), публично-правовых компаний»;

— постановление Правительства РФ от 14 марта 2024 г. № 302 «Об утверждении Положения о проведении Федеральным агентством по управлению государственным имуществом, его территориальным органом осмотра и проверок эффективного использования и обеспечения сохранности федерального имущества и изъятия излишнего, неиспользуемого или используемого не по назначению федерального имущества»;

— приказ Минтранса России от 29 декабря 2021 г. № 474 «Об утверждении Методики оценки эффективности налоговых расходов Российской Федерации, куратором которых определено Министерство транспорта Российской Федерации»;

— приказ Минтранса России от 11 февраля 2019 г. № 49 «Об утверждении показателей эффективности деятельности федеральных бюджетных, автономных и казенных учреждений, находящихся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации, и работы их руководителей» и другие нормативные правовые акты.

Результаты системного мониторинга и надзора Росимущества и Минтранса России за управлением государственным имуществом

корпорациями в сфере транспорта показали широкую вовлеченность имущества корпораций в инвестиционную, инфраструктурную, информационно-инновационную деятельность по программам и стратегиям развития транспортной отрасли [см.: Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р].

Примерами эффективного управления государственным имуществом являются корпорации с государственным капиталом ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» (ГКОВД РФ), акционерное общество «Государственная транспортная лизинговая компания (АО ГТЛК), ОАО «РЖД», которые являются системообразующими организациями по обеспечению инновационной деятельности транспортной инфраструктуры в условиях цифровой трансформации и повышения операционной эффективности компаний.

Актуальные проблемы возникают в связи с технико-экономическими инновациями и цифровизацией транспортного сектора при расширении международного транспортного сотрудничества в рамках ЕАЭС, в процессе контроля со стороны государства за эффективностью и результативностью оперативного управления и доверительного управления госкомпаниями или акционерными обществами со 100%-ным капиталом государства или иным доминирующим участием государства.

Несмотря на законодательное регулирование надзорных имущественных отношений, возникают вопросы критериев и методик оценки эффективности управления государственным имуществом корпораций, публично-правовых компаний, акционерных обществ, подведомственных Минтрансу России, поскольку корпоративные организации частично выведены из-под контроля государственных органов.

В связи с этим Минтранс России совместно с Минфином России, Минэкономразвития, Росимуществом, Счетной палатой РФ, Федеральным казначейством совершенствуют комплексные административно-надзорные меры, обеспечивающие государственные интересы в корпоративных сделках с государственным имуществом, которое закреплено за Минтрансом России. К числу таких мер относится согласование нормативов в бюджетном плане по бюджетным расходам Минтранса России для выработки мер в совместном управлении государственным имуществом и активами, переданными Минтрансу России.

В 2022 г. Минтранс России участвовал в согласовании 77 проектов указаний (директив) Правительства РФ и Росимущества, представляя государственные интересы в советах директоров акционерных обществ

транспортного комплекса при реализации своих полномочий на общих собраниях акционеров. [В течение 2022 г. осуществлялась подготовка позиций для голосования по вопросам повестки дня представителям Минтранса России — членам советов директоров ПАО «Аэрофлот», АО «ГТЛК», АО «МАШ», ОАО «РЖД», ПАО «НМТП», ПАО «Совкомфлот», АО «ГЛОНАСС», АО «Международный аэропорт «Внуково», ПАО «ОАК», ОАО «НИИАТ».]

Росимущество и Минтранс России реализуют контрольно-надзорные функции по управлению государственным имуществом, закрепленным за Минтрансом России, следующим образом:

- 1) контролируя организацию закупок товаров, работ, услуг по контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд;
- 2) осуществляя мониторинг эффективности использования имущества в сфере транспорта в интересах государства;
- 3) проверяя правомерность заключения сделок с имуществом учреждений и организаций, подведомственных Минтрансу России;
- 4) реализуя совместно со Счетной палатой РФ, Минтрансом России, Минфином России меры государственного финансового контроля за целевым использованием бюджетных средств, выделенных Минтрансу России на реализацию программных и иных целей финансового обеспечения транспортной отрасли.

Росимущество по согласованию с Минтрансом России может приобретать в рамках стратегических задач развития транспортной отрасли в установленном порядке имущественные права и имущество в федеральную собственность, осуществлять передачу имущества, находящегося в федеральной собственности в государственную собственность субъектов РФ и в муниципальную собственность. Росимущество оформляет для использования в качестве федеральной собственности имущество, созданное за счет средств федерального бюджета и включенное в федеральные адресные инвестиционные программы.

Одними из основных функций Минтранса России в сфере имущественного надзора за инфраструктурными объектами транспортной отрасли остаются контроль, надзор, мониторинг безопасности, rationalности, эффективности использования государственного имущества, находящегося во владении, пользовании, распоряжении субъектов транспортных услуг и иной транспортной деятельности. Итак, Минтрансом России на ведомственном уровне совместно с Росимуществом контролируются крупные сделки с государственным имуществом на транспорте, переданным в оперативное управление (доверительное управление) подведомственным Минтрансу России федеральным государственным унитарным предприятиям,

федеральным государственным учреждениям, корпоративным образованиям, публично-правовым компаниям, акционерным обществам.

Во взаимодействии с Минтрансом России Росимущество осуществляет передачу государственного имущества, закрепленного за Минтрансом России, контролирует соблюдение транспортными организациями и учреждениями заключенных ими договоров купли-продажи федерального имущества транспортной отрасли; организует в установленном порядке продажу, в том числе выступает продавцом приватизируемого федерального имущества, обеспечивает сохранность имущества и подготовку его к продаже.

Таким образом, государственными органами, контролирующими имущественные отношения в транспортном секторе, предотвращаются правонарушения, связанные с нанесением ущерба государству как собственнику имущества, анализируются причины имущественных правонарушений,рабатываются меры их устранения и минимизации негативных последствий для транспортной отрасли.

*Лутовинова Наталья Викторовна*

### **Контрольно-надзорная деятельность в сфере перевозок легковым такси в Санкт-Петербурге**

Легковое такси в г. Санкт-Петербурге, как и в других городах России, постепенно приобретает все большую популярность среди населения. При этом большое значение имеет безопасность проезда людей в такси, как водителей, так и пассажиров, а также контроль над качеством и безопасностью оказания услуг такси со стороны государственных структур.

Контрольно-надзорная деятельность — это деятельность государственных органов власти и межведомственных структур, направленная на контроль и надзор за соблюдением законодательства, правил и норм в различных сферах жизни общества. Цель контрольно-надзорной деятельности состоит в обеспечении соблюдения законодательства и защите интересов общества. Она включает в себя мониторинг соответствия деятельности организаций и граждан нормативным актам, а также выявление и предотвращение нарушений. Контрольно-надзорная деятельность осуществляется через проведение проверок, аудитов, инспекций, а также в осуществлении наказаний за выявленные нарушения. Она может осуществляться как планово, так и внепланово, исходя из жалоб граждан.

Государственные органы, выполняющие контроль и надзор, имеют право на вмешательство в деятельность организаций или граждан при выявлении нарушений, в том числе через применение административных

или уголовных санкций. Контрольно-надзорная деятельность играет важную роль в обеспечении справедливости, прозрачности и стабильности в обществе, а также предотвращении и контроле коррупции и других негативных явлений.

Организация и осуществление регионального государственного контроля, в том числе в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси, регулируется Федеральным законом от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

Контрольно-надзорная деятельность в сфере такси г. Санкт-Петербурга осуществляется различными организациями и органами власти для обеспечения безопасности и качества услуг такси. Основные меры осуществления контрольно-надзорной деятельности в данной области включают в себя следующее.

1. Лицензирование. Водители и таксопарки должны иметь лицензию, выданную соответствующими органами власти. Лицензионные условия могут включать требования к состоянию автомобиля, следованию правилам дорожного движения и т. д.

2. Технический контроль. Органы государственного надзора могут проводить проверки состояния автомобилей такси, включая проверку технических характеристик и наличие необходимого оборудования (например, таксометра).

3. Контроль качества обслуживания. Службы такси могут принимать жалобы от пассажиров-потребителей услуг такси и проводить внутренние проверки для обеспечения должного качества обслуживания, включая вежливость водителей, чистоту автомобиля и т.д.

4. Противодействие нелегальным такси. Контрольно-надзорные органы могут проводить операции по выявлению и пресечению нелегальных такси, которые не имеют лицензии и не отвечают требованиям законодательства в данной сфере.

5. Мониторинг ценовой политики. Органы контроля и надзора также могут следить за тарифами и ценовой политикой такси для предотвращения завышенных цен и обеспечения справедливой конкуренции.

Все эти меры направлены на защиту интересов пассажиров-потребителей легкового такси и обеспечение безопасности и качества услуг, оказываемых службами такси г. Санкт-Петербурга.

В целом организация перевозок пассажиров и багажа легковым такси регулируется Федеральным законом от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации». При этом

контроль в сфере перевозок пассажиров и багажа на такси регулируется ст. 30 данного Закона, в которой указано, что региональный государственный надзор в сфере перевозок пассажиров и багажа с помощью легкового такси регулируется уполномоченным органом исполнительной власти субъекта РФ. В данной статье также указано о необходимости соблюдения юридическими лицами, предпринимателями и простыми гражданами, осуществляющими перевозку пассажиров и багажа легковым такси, обязательных требований, установленных в соответствии с указанным Законом, а также иных требований федеральных и региональных законов.

Кроме того, региональные службы такси обязаны соблюдать положения ст. 14 и 19 Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ, в которых перечислены требования к перевозчику и основания для осуществления деятельности легкового такси.

Региональный государственный контроль деятельности такси осуществляется посредством проведения плановых и внеплановых проверок с оформлением соответствующих документов по результатам планового, выездного или рейдового осмотра деятельности организации перевозчика, либо конкретного транспортного средства, на котором предоставляются услуги такси.

В целях пресечения нарушений обязательных требований в области перевозок такси в соответствии со ст. 97.1 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ проводятся постоянные рейды деятельности такси, которые осуществляются инспекторами государственного контроля. Суть контроля заключается в нахождении сотрудников Госавтоинспекции в постоянных пунктах контроля участников движения или передвижения сотрудников ГИБДД по автодорогам в целях выявления нарушений и предупреждения их совершения, а также для пресечения возможных злоупотреблений со стороны участников дорожного движения, включая граждан — водителей и пассажиров, находящихся в такси.

В процессе проведения проверки деятельности такси осуществляется опрос водителя такси, проверка документов, подтверждающих водительский стаж, наличия действующей лицензии на право осуществления данной деятельностью, заключения о техническом состоянии транспортных средств и справки о прохождении этими водителями обязательного медицинского осмотра, наличия журналов регистрации, досмотр транспортного средства и т.д.

Права и обязанности участников правовых отношений, которые возникли вследствие использования услуг такси (пассажиров-потребителей), регулируются ГК РФ и Законом РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей».

В Санкт-Петербурге перевозка людей на легковом такси регулируется местным законодательством — региональным Законом г. Санкт-Петербурга от 29 июня 2023 г. № 417-80 «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Санкт-Петербурге», а также постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 29 сентября 2021 г. № 723 «О региональном государственном контроле (надзоре) в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории Санкт-Петербурга».

С целью более детального анализа организации перевозок пассажиров и багажа с помощью легкового такси Санкт-Петербурга следует подробнее рассмотреть Закон г. Санкт-Петербурга от 29 июня 2023 г. № 417-80. В частности, данный Закон устанавливает порядок выдачи разрешения на право заниматься перевозкой пассажиров и багажа, внесения в реестр перевозчиков легковым такси на территории Санкт-Петербурга, сведений о тарифах, фотографирования транспортного средства и сведений о его владельце, контроля технического состояния транспортного средства, определения информационной системы, в которую внесены эти сведения и т.д.

Закон предписывает также ведение реестра легковых такси Санкт-Петербурга (ст. 2), устанавливает, что право на осуществление деятельности службы заказа такси составляет не более чем пять лет с момента выдачи государственного разрешения (ст. 3). При этом юридическим лицам и предпринимателям данное разрешение выдается одинаково — только на пять лет (ст. 5). Кроме того, данный Закон устанавливает внешний вид транспортного средства — его цветовые особенности, идентифицирующие его принадлежность к таксопарку, сведения о тарифах, экологический класс транспортного средства и т.д. (ст. 6).

К важным особенностям данного Закона можно отнести запрет на предложение услуг такси на территориях железнодорожных вокзалов, автовокзалов и аэропортов в тех местах, где это не предусмотрено законодательством, т.е. владельцы такси не могут осуществить посадку или высадку пассажиров в неподходящих местах (ст. 7). Дополнительно организация, которая предоставляет услуги заказа такси, обязана заранее предоставлять сведения о действующих тарифах за единицу пробега транспортного средства или единицу времени использования транспортным средством в уполномоченный орган государственной власти Санкт-Петербурга (ст. 8).

Согласно постановлению Правительства Санкт-Петербурга от 29 сентября 2021 г. № 723 региональный государственный контроль деятельности такси в Санкт-Петербурге осуществляется Комитетом по транспорту, входящему в состав Администрации Санкт-Петербурга (п. 1.3). К должностным лицам, несущим ответственность на региональном уровне

за деятельность такси, относятся: председатель Комитета, его первый заместитель председателя Комитета, заместитель председателя Комитета, а также начальник, главный и ведущий специалист структурного подразделения Комитета (п. 1.4).

Для осуществления Комитетом регионального государственного контроля разработаны различные критерии оценки риска причинения ущерба (вреда), которые обозначаются: «чрезвычайно высокий риск», «высокий риск», «умеренный риск» и «низкий риск» (п. 2.1—2.4). С целью профилактики этих рисков Комитет проводит специальные профилактические мероприятия, нацеленные на информирование, объявление предупреждения о недопустимости нарушения обязательных требований законодательства, осуществляет консультирование владельцев таксопарков и при необходимости проводит профилактический визит к владельцам организации, осуществляющей перевозку граждан и багажа посредством такси (п. 3.1—3.6).

Кроме того, в постановлении также определены обязательные профилактические визиты Комитета к юридическим лицам или предпринимателям в сфере такси не реже чем один раз в год с целью недопущения негативных последствий (п. 3.6.). При осуществлении государственного контроля со стороны Комитета проводятся личный визит проверяющей комиссии, проверка документов и выездной инспекционный визит по результатам проверки документов (п. 4.1—4.8). В ходе визита проводится осмотр и опрос сотрудников и руководства компании, реализующей услуги такси по перевозке граждан и багажа, а также при необходимости осуществляется истребование необходимой разрешительной документации, письменных объяснений при выявлении нарушения (п. 5).

Сроки проведения выездных проверок со стороны Комитета по транспорту Санкт-Петербурга в отношении крупных предприятий составляют десять рабочих дней. При необходимости проверки объектов малого предпринимательства — не более 50 часов, а для совсем маленьких предприятий этот срок может составлять не более 15 часов (п. 6.1—6.2.). Комиссия, осуществляющая проверку объекта, вправе по своему усмотрению использовать фото- и видеосъемку, а также делать аудиозапись в целях фиксирования нарушений со стороны юридического лица или предпринимателя, предоставляющего гражданам услуги такси (п. 6.3).

Кроме того, в постановлении от 29 сентября 2021 г. № 723 определен порядок осуществления рейдов силами Госавтоинспекции России, досудебное обжалование результатов проверок, действия или бездействия ответственных за ее осуществление лиц.

Вместе с тем существуют проблемы практического соблюдения законодательства, которые могут быть выявлены в результате контрольно-надзорной деятельности легкового такси Санкт-Петербурга.

Согласно Федеральному закону от 29 декабря 2022 г. № 629-ФЗ, а также приказу Минздрава России от 30 мая 2023 г. № 266н (п. 1) у водителей такси появилась возможность проводить медицинские осмотры дистанционно, т.е. при помощи специальных медицинских изделий — программно-аппаратных комплексов (далее — ПАК). В ПАК входят: ноутбук, устройство для медосмотра, специальное программное обеспечение, прибор для измерения артериального давления, инструкции и т.д.

Вместе с тем функции проверки могут быть возложены не только на медицинские организации, но и на работодателя, который может самостоятельно осуществить проверку водителя перед выходом его в рейс. При этом водители, которые проходят медосмотры дистанционно с помощью ПАК, обязаны не реже двух раз в год проходить очные химико-токсикологические исследования в соответствии с действующим законодательством РФ. Особенности проведения подобных проверок утверждены постановлением Правительства РФ от 30 мая 2023 г. № 866.

С 1 марта 2023 г. на законодательном уровне была закреплена необходимость отсутствия судимости для водителей такси. В частности, были внесены поправки в ст. 328.1 Трудового кодекса Российской Федерации, согласно которым юридическое лицо — владелец таксопарка должен обязательно спросить при приеме на работу у кандидата в водители такси справку о наличии или отсутствии судимости за указанные в ст. 328.1 ТК РФ преступления.

В соответствии со ст. 23 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» все водители обязаны проходить медицинские осмотры для недопущения создания аварийных ситуаций, в особенности это касается водителей такси, несущих ответственность за жизнь и здоровье пассажиров.

Однако зачастую во всех городах России, включая г. Санкт-Петербург, есть возможность приобретения медицинских справок за незначительную денежную сумму, которая несопоставима, по заявлению самих таксистов, с потерей времени и дохода от осуществления обычной деятельности по предоставлению услуг такси. Кроме того, сказывается отсутствие должного контроля со стороны соответствующих органов государственной власти за легальной выдачей нужных справок водителям такси.

Согласно п. 2 ст. 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» для владельцев транспортных средств является обязательным технический осмотр перед выездом на дорогу, т.е. необходимо проведение проверки основных компонентов автомобиля: тормозной системы,

исправности рулевого управления и коробки передач и т.д. При этом стоимость технического осмотра невелика и составляла в Санкт-Петербурге в 2023 г. около 1,5 тыс. руб. для легковых автомобилей, осуществляющих перевозку пассажиров и имеющих не более восьми мест.

Однако на практике автовладельцы редко проходят эту проверку, мотивируя это также потерей времени и дохода. Кроме того, подобные заключения можно получить быстрее нелегальным способом в соответствующих организациях и существенно дешевле.

В своей работе таксист обязан неукоснительно соблюдать правила дорожного движения, обладать навыками оказания первой помощи пострадавшим в случае аварии, а также знать как себя вести в необычных и критических ситуациях. Например, при угрозе его жизни или здоровью вследствие нападения злоумышленника или при неадекватном поведении пассажира-клиента, который отказывается оплатить за проезд.

В настоящее время водители, которые хотят заниматься перевозкой пассажиров, выполняя функции таксиста, не проходят необходимой психологической проверки и обучение поведению в нештатных ситуациях, что может также создать проблемы, которые трудно контролируемы с точки зрения действующего законодательства. Согласно Федеральному закону от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» водитель такси должен иметь трехлетний опыт вождения автомобилем. При этом не учитывается общее количество аварийных ситуаций, а также количество нарушений с его стороны правил дорожного движения.

В соответствии с приказом Минтранса России от 16 октября 2020 г. № 424 «Об утверждении Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей» водителям такси предписывается соблюдать режим труда и отдыха, устанавливая смены не более чем по 12 часов в день с обязательными перерывами. Ненормированный рабочий день при этом запрещен.

Постановлением Правительства РФ от 2 июня 2023 г. № 908 «Об утверждении норм рабочего времени, времени отдыха, норм времени управления транспортным средством для физических лиц, Правил учета рабочего времени, времени отдыха, времени управления транспортным средством физическими лицами и о внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации» было введено понятие «тахограф для такси». [Тахограф — это контрольное устройство, устанавливаемое на борту автотранспортных средств. Предназначено для регистрации скорости, режима труда и отдыха водителей, членов экипажа.

В российских приборах применяется средство криптографической защиты информации.]

По структуре это постановление более четко регулирует рабочий день водителя такси, чем приказ Минтранса России № 424. В частности, согласно постановлению Правительства РФ от 2 июня 2023 г. № 908 рабочий день водителя такси не может превышать восемь часов в течение пяти рабочих дней. Данное правило имеет исключения, но тем не менее общий порядок устанавливается для всех водителей такси на одинаковом уровне. На практике водители такси часто нарушают эти требования, в особенности в использовании тахографа, что может приводить к возникновению аварийных ситуаций и жертвам на дорогах.

В заключении хотелось бы отметить, что контрольно-надзорная деятельность легкового такси г. Санкт-Петербурга регулируется федеральным и региональным законодательством, существует контрольно-надзорительный орган государственной власти Санкт-Петербурга — Комитет по транспорту Администрации Санкт-Петербурга, кроме того функции контроля осуществляют сотрудники Госавтоинспекции России, работающие в специальных пропускных пунктах и на дорогах города.

Вместе с тем, несмотря на действующее законодательство, эффективно контролирующего деятельность легкового такси г. Санкт-Петербурга, существуют проблемы, которые нуждаются в дополнительном урегулировании со стороны соответствующих органов государственной власти, надзорных инстанций и структур. В частности, требуется ужесточить отечественное законодательство в целях недопущения возможности приобретения нелегальных медицинских справок и заключений технического осмотра транспортных средств, так как это может приводить к аварийным ситуациям. Дополнительно в законодательстве нужно учитывать не только опыт вождения водителя такси, но и статистическое отсутствие аварийных ситуаций, а также нарушений правил дорожного движения с его стороны.

Кроме того, на наш взгляд, следует ввести специальную образовательную программу или курсы для будущих водителей такси на платформах высших и средних учебных заведений в целях обучения правильному поведению водителей при возникновении непредвиденных ситуаций, которые могут привести к гибели или получению травм пассажирами.

Касательно соблюдения режима труда и отдыха, считаем, что необходимо ужесточить законодательство для водителей легкового такси и увеличить размер штрафов за отсутствие или неприменение водителем тахографа — специального средства мониторинга психофизиологических показателей.

Кроме того, на наш взгляд, медицинское освидетельствование водителей такси дистанционно со стороны работодателей несет определенные риски профанации этого необходимого обследования водителей, несущих ответственность за жизнь и здоровье пассажиров, а также всех участников дорожного движения. В связи с чем предлагается рассмотреть вопрос дополнительного контроля за деятельностью работодателей в сфере медицинского освидетельствования водителей такси со стороны контролирующего органа государственной власти.

*Шинкарук Андрей Сергеевич,  
Вишнякова Елена Петровна,  
Рафиков Рафик Хайдарович*

**Актуализация нормативно-технической документации  
с учетом изменения нормативных правовых актов  
в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины»**

Сегодня вопросы надзора и контроля являются ключевыми не только для системы государственного управления, но и для экономического роста страны. Так, 29 мая 2019 г. Председателем Правительства РФ Д. А. Медведевым утвержден План мероприятий («дорожная карта») по реализации механизма «регуляторной гильотины» в рамках которой ОАО «РЖД» и АО «ФПК» принимают активное участие в части пересмотра нормативных правовых актов СССР и России, а также направляют предложения в созданную в Минтрансе России межведомственную рабочую группу по оптимизации требований законодательства в области железнодорожного транспорта.

Проведенный анализ действующих актов МПС СССР и МПС России показал, что проблемы в этой области копились длительное время. В результате сложился огромный разрозненный массив требований, значительная часть которого — это не просто технически и морально устаревшие, но и часто задублированные требования или требования диаметрально противоположного толкования. Так, например, с 1994 г. нормативным актом, устанавливающим классификацию, порядок расследования и учета транспортных происшествий на железнодорожном транспорте (браков), являлся приказ МПС России от 8 января 1994 г. № 1Ц «О мерах по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте», который был признан утратившим силу только в 2015 г. При этом с 2007 г. уже действовало Положение о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, утвержденное приказом Минтранса России т 25 декабря 2006 г. № 163, а с 2014 г. приказ Минтранса России № 344, регулирующий аналогичные нормы.

Кроме того, шесть нормативных актов, которыми были внесены изменения в приказ МПС России № 1Ц были отменены только в 2019 г. в рамках «регуляторной гильотины».

Также существуют нормативные правовые акты, содержащие большое количество внесенных изменений и дополнений, что в свою очередь создает трудности при использовании их в работе. Так, например, в Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Минтранса России от 19 декабря 2013 г. № 473, было внесено множество изменений семью приказами в течение 10 лет. Приказом Минтранса России от 5 сентября 2022 г. № 352 утверждены новые Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом с установленным сроком действия — шесть лет (до 1 сентября 2029 г.).

Много избыточных положений содержится и в нормативных актах в области железнодорожного транспорта, изданных упраздненным МПС России, в результате чего ОАО «РЖД» с участием АО «ФПК» исследует весь массив нормативных актов МПС России вплоть до советских времен и проводит их сравнительный анализ с документами, регулирующими аналогичные нормы в настоящее время.

С начала 2015 г. руководство АО «ФПК» приняло участие в 90 заседаниях рабочей группы при Правительстве РФ по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере железнодорожного транспорта.

С 2015 г. Минтрансом России издано 72 приказа на отмену 5586 актов МПС России, из них были отменены 604 акта, изданные еще в период 1951—2004 г., и 4982 — с 1992 по 2004 г.

Наибольшее количество актов МПС России отменено в 2019—2021 гг. Так, в 2019 г. было отменено 1347 актов, в 2020 г. — 2658, в 2021 г. — 899. На сегодняшний момент уже пересмотрены и отменены 11 нормативных актов, касающихся проведения ремонта и технического обслуживания пассажирских вагонов, которые и технически и морально устарели.

Но помимо уже пересмотренных документов, требуется также пересмотреть или отменить множество нормативно-технической документации. Ярким примером является Типовой технологический процесс подготовки и экипировки пассажирских вагонов в рейс 1880.010202.00029 (ТК-140) 1986 г., который необходимо признать утратившим силу, так как большинство данных, приведенных в нем, не соответствуют действующим реалиям, такие как отсутствие данных по узлам и деталям, установленным на вагонах нового поколения, неактуальные данные по проведению технического обслуживания пассажирским вагонам в объемах ТО-2 и ТО-3, неактуальный перечень деталей неснижаемого запаса, и требуют изменения и актуализации в связи с изменением нормативно-правовой базы.

Есть еще ряд нормативных правовых актов, включающих в себя требования, которые, во-первых, морально устарели, во-вторых, с учетом изменения конструкции и наполнения нашего пассажирского подвижного состава требуют актуализации и внесения в них свежих и новых данных. К таким можно отнести пересмотр Нормостояния пассажирских вагонов при техническом обслуживании, деповском и капитальном ремонтах в условиях вагонных депо железных дорог, установленных указанием МПС России 23 декабря 1997 г. № В-1465у, в связи с тем, что в настоящее время на сети железных дорог эксплуатируются вагоны нового модельного ряда (двухэтажные, двухвагонные сцепы), на которых установлено новое современное оборудование, системы жизнеобеспечения и сервиса для комфорtnого проезда пассажиров, что в свою очередь влечет изменение затрат времени и ресурсов, а также квалификации работников для осуществления ремонта и технического обслуживания вагонов.

В рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» с 1 августа 2022 г. были также пересмотрены и введены в действие новые Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утверждены приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250).

В новую редакцию Правил:

- внесены требования по эксплуатации поездов сочлененного типа, в том числе автосцепок типа *UNILINK* поездов Тальго; колесным парам, эксплуатируемым со скоростями движения выше 140 до 250 км/ч; действию проводников пассажирских вагонов при отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки;
- введено понятие «исторический подвижной состав» и определены условия и нормы его эксплуатации;
- отдельным приложением определена форма акта допуска на инфраструктуру подвижного состава;
- установлен срок действия Правил — шесть лет.

Новая практика последнего времени по переизданию или продлению новых нормативных правовых актов с ограниченным сроком действия, содержащих обязательные требования, соблюдение которых подлежит проверке при осуществлении государственного контроля, без внесения в них изменений, уже показывает ее эффективность. И предложенные решения по формированию документов, имеющих ограниченный срок действия, также эффективно влияет на пересмотр и корректировку с учетом существующей реальности и необходимости их подстраивания под существующую систему, которая тоже является весьма актуальной, нужной и полезной.

На основании вышеизложенного авторы полагают, что проводимая работа является очень и важной и позволит исключить неоднозначные или не ясные для подконтрольных лиц обязательные требования, в том числе из-за пробелов или коллизий в нормативных правовых актах, а также сформировать современную, адекватную требованиям времени и

технологического развития эффективную систему регулирования в разных сферах общественных отношений, в том числе и в области железнодорожного транспорта, основанную на выявлении наиболее значимых общественных рисков и снижении их до приемлемого уровня.

*Ступаков Валерий Иванович*

### **Значение правового регулирования контрольно-надзорных мер обеспечения транспортной безопасности в системе конституционно-правовой защиты прав граждан**

Конституционные права граждан на охрану жизни и здоровья обеспечиваются в числе прочих мер транспортной безопасностью, которая реализуется системными мерами охраны единых транспортных инфраструктурных объектов на всех видах транспорта.

Термин «безопасность» в Конституции РФ включен в содержание нескольких статей. Так в ст. 55 говорится о безопасности государства, ст. 56 гарантирует безопасность граждан, ст. 72 говорит о том, что в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов находятся вопросы обеспечения общественной безопасности, в ст. 114 указано на то, что Правительством РФ осуществляются меры по обеспечению государственной безопасности и др.

Защита безопасности транспортных инфраструктурных комплексов и транспортных средств входит в систему общественной безопасности государства и обеспечивается планово-организационными и властно-надзорными мерами федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления в сфере транспорта. Текущий надзор за транспортной безопасностью обеспечивается организациями по оказанию транспортных услуг, владельцами инфраструктурных объектов, перевозчиками и иными лицами в соответствии с нормативными правовыми актами РФ.

Согласно Федеральному закону 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» обеспечением транспортной безопасности на объектах, включенных в транспортную инфраструктуру и относимых к транспортным средствам, занимаются субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчики, если иное не установлено федеральными законами.

Постановлением Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1051 утверждено Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности, устанавливающее полномочия Ространснадзора.

К задачам Ространснадзора относится управление системами предупреждения рисков на транспорте при повышении роли надзора за планированием мер обеспечения транспортной безопасности на объектах

транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (ст. 9 Федерального закона «О транспортной безопасности»).

Проблема обеспечения безопасности на транспорте вынесена юридической практикой на конституционный уровень в контексте защиты прав граждан на обеспечение безопасности и защиту их здоровья и жизни на транспорте.

Так, Конституционным Судом РФ принято Постановление от 14 апреля 2020 г. № 17-П «По делу о проверке конституционности части 2 статьи 2.1, части 1 статьи 2.2, части 3 статьи 11.15.1 и пункта 5 части 1 статьи 29.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, статьи 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности», подпунктов 36, 37, 39, 45 пункта 5 и подпунктов 1, 2, 8 пункта 7 требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта, в связи с жалобой акционерного общества «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад»». Поводом для рассмотрения дела в Суде послужила жалоба АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад»» о соответствии Конституции РФ требований дополнительных и повторных досмотров на транспорте для обеспечения транспортной безопасности, ограничивающих права граждан и организаций.

В жалобе отмечалась необходимость проверки конституционности ст. 12.2 «Досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности» Федерального закона «О транспортной безопасности», в которой основные требования обеспечения транспортной безопасности возлагаются на субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков. АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» просило Суд также проверить конституционность правил об антитеррористической защищенности различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта.

Изучив практику применения ст. 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности», Конституционный Суд РФ установил, что этой статьей, возлагающей на субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков обязанности осуществления мер транспортной безопасности различными формами досмотров, защищаются конституционно значимые права граждан и организаций на защиту устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защиту частных и публичных интересов в этой сфере от актов незаконного вмешательства.

Суд отметил, что требования о дополнительных досмотрах, введенные с 2023 г., находятся в нормативном единстве с Правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, которые были ранее утверждены приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227.

Таким образом, Конституционный Суд РФ постановил, что ст. 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности» не имеет неясностей или противоречий относительно требований к субъектам транспортной инфраструктуры по осуществлению ими мер обеспечения транспортной безопасности, а потому прекратил производство по жалобе в отношении конституционности указанной нормы.

Суд также установил, что юридическое лицо привлекается к административной ответственности в связи с неисполнением правил обеспечения транспортной безопасности, когда имеет место умысел, халатность должностного лица или иное умышленное противоправное действие лица, ответственного за транспортную безопасность. Также вывод должен быть мотивирован постановлением по административному правонарушению, а если имели место непредвиденные обстоятельства, то доказывается невозможность осуществить меры обеспечения транспортной безопасности.

Вышеуказанное Постановление Конституционного Суда РФ способствовало разработке дополненных и скорректированных постановлением Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1638 требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта.

Государственное стратегическое планирование и надзор в сфере безопасности (транспортной безопасности) активизируются с созданием специального конституционного органа, Государственного Совета (п. «е5» ст. 83 Конституции РФ). Таким образом совершенствуются конституционные основы организации межведомственного надзора за обеспечением прав граждан на транспортную безопасность, включая планирование обеспечения безопасности объектов государственной критической инфраструктуры транспортного сектора.

Государственный Совет является конституционным государственным и консультативно-совещательным органом, формируемым Президентом РФ, для обеспечения согласованной административно-правовой деятельности по взаимодействию органов публичной власти при определении основных направлений внутренней и внешней политики России и приоритетных направлений социально-экономического развития, к которым относится и безопасность транспортной инфраструктуры.

Президентом РФ как гарантом Конституции РФ определяются меры государственной политики обеспечения безопасности и стабильности социально-экономического развития государства. Указом Президента РФ от 8 ноября 2021 г. № 633 утверждены Основы государственной политики в сфере стратегического планирования в Российской Федерации.

Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» предусматривает полномочия органов государственной власти РФ в сфере стратегического планирования мер усиления транспортной безопасности. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период (ст. 24) включает в числе прочих показателей показатели развития транспортной и энергетической инфраструктур на долгосрочный период с учетом проведения мероприятий, содержащихся в государственных программах РФ.

Субъектами транспортной инфраструктуры разрабатываются планы обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, включая суда ледокольного флота, суда, к которым применяются правила торгового мореплавания, портовые средства и др.

Разработка планов мероприятий по обеспечению транспортной безопасности осуществляется с участием Ространснадзора и других органов государственной власти при координационной роли Минтранса России по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта для обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации.

План обеспечения транспортной безопасности разрабатывается для объектов транспортной инфраструктуры, специально для судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами РФ.

Особую роль в надзоре за транспортной безопасностью играет паспорт обеспечения транспортной безопасности, действующий для объектов транспортной инфраструктуры, и паспорт обеспечения транспортной безопасности транспортного средства, которые определяют меры, реализуемые субъектами транспортной инфраструктуры по исполнению соответствующих требований по обеспечению транспортной безопасности.

*Марихин Сергей Васильевич,  
Медведцкая Беата Леонидовна*

**Методика оценивания по стобалльной системе авиадиспетчеров  
аэродромных диспетчерских центров на тренажере на основе метода  
экспертных оценок специалистов службы движения**

Существующая в настоящее время пятибалльная система оценки авиадиспетчеров на тренажере может быть не совсем точной и подвержена субъективному мнению инструктора. Оценка, основанная на этой системе, может варьироваться в зависимости от индивидуального восприятия инструктора или предпочтений, что может привести к несправедливому оцениванию диспетчеров и потенциальным ошибкам.

Предлагаемая в статье методика автоматизированной оценки опасности авиационных событий в районе аэродрома позволяет с высокой точностью оценить навыки авиадиспетчеров и их способность осуществлять безопасное управление воздушным движением. Ключевым инструментом является компьютерный алгоритм, встроенный в диспетчерский тренажер, который автоматически анализирует производимые диспетчером действия и оценивает их в соответствии с определенными критериями безопасности по стобалльной шкале.

Первый авиационный тренажер, способный моделировать управляемое движение самолета, был создан в 1930 г., с тех пор тренажеры и симуляторы являются важнейшим элементом профессиональной подготовки авиационных специалистов. Эти устройства позволяют искусственно смоделировать, воссоздать ту жизненную и профессиональную реальность, в которой в дальнейшем предстоит действовать работнику. Симуляторы обеспечивают формирование профессиональных навыков в искусственно моделируемой среде. Заменяя собой реальный технологический процесс, производственную или жизненную ситуацию, они могут в существенной мере формировать и дополнять опыт обучающегося в его взаимодействии с внешним миром.

Актуальность предлагаемой методики основана на концепции внедрения автоматизированной системы оценки по стобалльной шкале и имеет потенциал стать более точным и объективным способом оценки навыков авиадиспетчеров на тренажере. Тем самым позволит более полно изучать ошибки и улучшать показатели безопасности воздушного движения.

В связи с вышеизложенным такая система будет способствовать повышению качества подготовки авиадиспетчеров и обеспечению безопасности на воздушных трассах. В русскоязычной литературе понятия «тренажер» и «симулятор» используются как синонимы. Тренажер рассматривается в данном контексте как «техническое средство профессиональной подготовки человека-оператора для формирования и совершенствования профессиональных навыков и умений управления материальными объектами путем многократного выполнения обучаемым действий, свойственных управлению реальным объектом». С помощью этого технического средства реализуются физическая и функциональная модель системы «человек—машина» и ее взаимодействие с предметом труда и внешней средой, обеспечивается постоянный контроль

деятельности обучаемого для формирования и совершенствования у него профессиональных навыков и умений, необходимых для управления системой «человек—машина». В рамках данного подхода тренажер — это «автоматизированный аппаратно-программный функционально ориентированный комплекс для обучения человека и отработки определенных навыков и умений». Тренажеры широко используются для формирования моторных навыков. Кроме того, эти обучающие системы эффективны в тех случаях, когда от исполнителя требуется выполнение безошибочных действий по алгоритму (в нашем случае авиационные диспетчеры). Значение симуляторов возрастает в тех случаях, когда требуется подготовить персонал к нештатным и аварийным ситуациям при управлении сложными техническими объектами и системами. Любой тренажер, независимо от его сложности и особенностей имитируемой системы деятельности, рассматривается как двухконтурная система переработки информации. Внутренний контур обеспечивает моделирование и воспроизведение условий и факторов, аналогичных тем, которые имеют место в процессе работы оператора при управлении реальным объектом. Внешний контур образует система контроля и управления как тренировкой, так и всем процессом подготовки оператора. Все современные тренажерные комплексы для подготовки персонала в тех или иных областях деятельности разрабатываются и используются именно в этой парадигме.

Основными структурными элементами тренажера являются:

- моделирующий компьютер, связанный с интерфейсом оператора через систему ввода-вывода, а также имитационная модель, описывающая реальные объекты и системы деятельности, которые имитируются в процессе обучения на тренажере. Эта модель обеспечивает искусственное воспроизведение условий и факторов, аналогичных тем, которые имеют место в процессе работы оператора по управлению реальным объектом. Тренажер при этом имитирует не только деятельность технических объектов и систем, но и внешнюю среду их функционирования. Кроме того, он воспроизводит все то, что оператор при этом видит и ощущает;
- интерфейс оператора, позволяющий обучающемуся манипулировать органами управления технической системой так, как это происходит в реальном производственном процессе. Деятельность оператора, включая его действия в нештатных и аварийных ситуациях, детально регламентирована. Качество этой деятельности определяется в терминах работоспособности, надежности, напряженности, ошибочности;
- интерфейс инструктора, с помощью которого инструктор выбирает сценарий тренинга и начальное состояние моделируемого процесса, изменяет его параметры либо варьирует условия внешней среды, задает критические и аварийные ситуации и т.д. На основе данных о действиях обучаемых наставник анализирует результаты прошедшей тренировки,

разбирает совершенные курсантами ошибки, варьирует темп выполнения заданий и уровень их сложности;

- дополнительное периферийное оборудование, в частности приборные панели и другие устройства, необходимые для повышения реалистичности моделируемого рабочего места.

Компьютерный алгоритм способен обрабатывать большой объем видеоданных и анализировать их в режиме реального времени. Это позволяет быстро и точно оценивать действия и результаты тренировки, более того компьютер не подвержен субъективным предубеждениям или ошибкам, что делает его оценку более объективной и надежной. С помощью видеофиксации и видеонаблюдения можно получить детальную информацию о каждом шаге тренировки, что позволяет исследователям или тренерам проводить более глубокий анализ, выявлять ошибки или улучшать технику выполнения движений.

Оценка опасности авиационных событий в районе аэродрома является критически важной для обеспечения безопасности полетов. Полеты воздушных судов и других летательных аппаратов часто сопровождаются рядом потенциальных опасностей, которые могут возникнуть как на взлете и посадке, так и на протяжении всего полета.

В конечном итоге, оценка опасности авиационных событий в районе аэродрома играет решающую роль в обеспечении безопасности полетов воздушных судов. Она позволяет выявить и устраниить потенциальные угрозы заранее, обеспечить минимизацию рисков, тем самым гарантируя безопасность проводимых авиационных операций.

Данная методика поможет предотвратить возможные аварии, катастрофы или другие серьезные авиационные инциденты, которые могут угрожать жизням пассажиров и экипажу.

В исследовании была применена методика оценки опасности авиационных событий на рабочем месте авиадиспетчера аэродромного диспетчерского центра (АДЦ).

Была сформирована экспертная группа, в которую вошли 10 квалифицированных специалистов службы движения (начальник тренажерного центра, три штатных инструктора тренажерного центра, руководитель полетов, два действующих диспетчера управления воздушным движением (УВД) 1-го класса, внештатный инструктор, два преподавателя-инструктора Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации (СПбГУГА)). Выбор был сделан на опытных специалистах управления воздушным движением, которые обладают специальными знаниями и большим опытом работы.

Установлено, что значительно увеличить эффективность работы и результативность достигнутых результатов поможет правильное определение экспертами критериев оценки и общих правил, на основании которых будет оценена работа авиадиспетчера, соблюдение им правил

управления воздушного движения, эффективность принятых им решений и точность передачи информации.

Использование симуляторов открывает ряд дополнительных возможностей, которые недоступны в условиях традиционной производственной практики на рабочем месте. Инструктор может замедлить темп решения производственной задачи на симуляторе либо даже остановить ее выполнение, организовав обсуждение хода ее решения и возможных сценариев действий участников. Обучение на симуляторе позволяет изменять параметры учебных ситуаций, обеспечивая целенаправленную отработку отдельных навыков с учетом особенностей обучающихся. Обучающая система фиксирует все происходящее во время занятия и накапливает данные о действиях обучаемых, предоставляет богатый материал для последующего анализа и оценки образовательных результатов.

В ходе проведенного исследования эксперты определяли необходимые компетенции и навыки, которыми должен обладать авиадиспетчер для эффективной работы. Это могут быть как хорошие знания фразеологии, так и умение принимать верные, взвешенные и быстрые решения в нестандартных ситуациях, точное владение воздушной обстановкой и т.д.

Также необходима разработка критериев для оценки опасности: определение основных факторов, которые могут повлиять на безопасность полетов, такие как особенности зоны ответственности, опасные участки в зоне, потенциально опасные маршруты, конфликтные схемы ухода на второй круг, опасные погодные условия, неустойчивая работоспособность средств связи и радиотехнического оборудования, высокая интенсивность воздушного движения и др.

Основным этапом нашего исследования является формирование обобщенной оценки группы экспертов, где чаще всего используются средние величины.

Для формирования базы исходных данных, необходимо:

1) определить количество экспертов и прикрепить за каждым из них индекс;

2) запросить у каждого эксперта оценку опасности события;

3) сформировать обобщенную оценку группы экспертов на примере события А ( $S_{Aj}$ ). Итак, пусть группа экспертов оценила событие (в нашем случае ошибки диспетчера УВД на тренажере), тогда  $Hjs$  — оценка  $j$ -го эксперта,  $j = \overline{1, m}$ , где  $m$  — число экспертов. В нашем исследовании  $m=10$ . Для формирования обобщенной оценки группы экспертов чаще всего используются средние величины. Например, медиана (МЕ) за которую принимается такая оценка, по отношению к которой число больших оценок равняется числу меньших. Мы использовали формулу оценки для группы экспертов, вычисляемой как среднеарифметическое:  $\overline{S_{Aj}} = \frac{\sum_{j=1}^m H_{js}}{m}$

$$\overline{S_{Aj}} = \frac{\sum_{j=1}^{10} 90}{10}.$$

В связи с вышеизложенным мы имеем обобщенную оценку диспетчера для определенного события ( $s_{Aj}$ ), которое может произойти во время тестирования. По аналогии действий с событием А можно найти среднеарифметическое всех событий из таблицы.

Так как нашей задачей остается беспристрастное и точное оценивание авиадиспетчера, определив обобщенную оценку опасности авиационного события А, необходимо определить относительный вес (его влияние на будущую оценку) опасности события (как те или иные ошибки повлияют на окончательный результат тестирования). Нам потребуется определить, насколько тот или иной фактор (авиационное событие) важен (существенен) с точки зрения какого-либо критерия, в нашем случае существенности и влияния на безопасность полетов. В этом случае говорят, что нужно определить вес каждого фактора, т.е. события. Один из методов определения весов состоит в следующем.

Пусть  $H_{Aj}$  — оценка фактора (события) А, данная j-м экспертом,  $A = \overline{1, n}$ ,  $j = \overline{1, m}$ ,  $n$  — число сравниваемых авиационных событий,  $m$  — число экспертов. Тогда вес А-го события, подсчитанный по оценкам всех экспертов ( $w_A$ ), равен:  $w_A = \frac{\sum_{j=1}^m w_{Aj}}{m}$   $w_A = \frac{\sum_{j=1}^{10} w_{Aj}}{10}$ , где  $w_{Aj}$  — вес (опасность) А-го объекта, подсчитанный по оценкам j-го эксперта, равен:  $w_{Aj} = \frac{H_{Aj}}{\sum_{i=1}^n H_{Ai}}$ ,  $j = \overline{1, m}$   $A = \overline{1, n}$   $w_{Aj} = \frac{90}{\sum_{i=1}^n 90}$ .

Для реализации данной методики необходимо было определить критерии оценки, которые будут использоваться для оценки навыков авиадиспетчера. Критерии включают в себя такие аспекты, как описание возможного события и оценка его опасности. Для реализации этого приема удобно пользоваться таблицей

Имея значение опасности каждого события, нами была предложена общая формула для заключительной оценки специалиста после окончания тренажерной сессии. Оценка за упражнение =  $100 - k(\sum \text{опасностей})$ .

Так как оценивание опасности осуществляется по шкале от 1 до 100, то « $k$ » может принимать значение от 0,001 до 0,01.

Если даже маленькая ошибка авиадиспетчера является критической, то « $k$ » должно быть небольшим, чтобы даже одна ошибка сильно влияла на оценку за упражнение. В таком случае, значение « $k$ » можно выбрать в районе 0,1 или больше.

Если авиадиспетчер может допустить несколько ошибок, то « $k$ » может быть большим, чтобы уменьшить влияние каждой отдельной ошибки на оценку за упражнение. В таком случае, значение « $k$ » можно выбрать в районе 0,01 или меньше.

Однако конкретное значение « $k$ » должно быть определено исходя из контекста и требований задачи, а также с учетом экспертного мнения.

По полученным результатам необходимые данные вводятся в программу тренажера, и на этом основании будет формироваться полная и

максимально точная оценка специалиста службы движения, так как в основу прогноза закладывается мнение коллектива специалистов, основанное на профессиональном, научном и практическом опыте.

В нашем исследовании была применена методика автоматической оценки уровня навыков авиадиспетчера АДЦ.

В исследовании было применено условие, при котором в диспетчерский тренажер был встроен компьютерный алгоритм (с функцией видеоФиксации) качественная математическая модель процессов, происходящих внутри агрегата, которая учитывает исходные данные (начальные параметры), все действия авиадиспетчера, а также бездействие испытуемого на параметры моделируемого процесса.

Была применена разработка разнообразных упражнений и сценариев, которые использовались в симуляторе. Это ситуации с различными сложными метеоусловиями (обледенение, грозовая деятельность, туман, видимость 2000 м и менее), аварийные ситуации, коммуникация с пилотами, действия диспетчера при потере радиосвязи и при несанкционированном занятии взлетно-посадочной полосы (ВПП) и т.д. Эти упражнения и сценарии должны быть разнообразными и сложными, чтобы оценить широкий спектр навыков авиадиспетчера.

Для оценки производительности во время работы с тренажером навыки авиадиспетчера были автоматически оценены, и оценки были представлены в режиме реального времени или после завершения упражнений или сценариев. Оценка была основана на показателях, таких как время ответа на вызовы, правильность принимаемых решений, качество коммуникации или любые другие заранее определенные критерии.

Была налажена обратная связь и проведен анализ проводимых действий. После завершения упражнений и предложенных нами сценариев авиадиспетчеру была предоставлена подробная обратная связь о его производительности. Эта обратная связь включала в себя краткое описание проблемных моментов, советы и рекомендации по улучшению навыков, а также возможности выдавать дополнительные ресурсы или тренировочные материалы.

Таким образом, представленный метод позволил нам вычислить оценку навыков авиадиспетчеров, которая позволяет определить их квалификацию и готовность к работе.

Реализация данного метода подтверждает, что один из ключевых современных средств обучения авиадиспетчера — это компьютерные симуляторы. Эти программы позволяют студентам СПбГУГА практиковаться в реалистичной виртуальной среде, имитирующей работу диспетчера в реальном времени.

Симуляторы позволяют студентам (стажерам, действующим диспетчерам УВД) отрабатывать такие навыки, как выдача разрешений на

взлет и посадку воздушного судна, контроль за движением воздушных судов в зоне маневрирования и в воздухе, симуляция различных внештатных ситуаций и т.д.

Научная новизна представленной в статье методики заключается в комплексном подходе к оценке опасности ошибок авиадиспетчера вышки на тренажере. Инструментарий человека (инструктора тренажера) носит субъективный и констатирующий характер, результаты работы фиксируются эпизодически. Решение данных проблем может осуществляться активным внедрением цифровых технологий. Объективность оценивания определяется рядом факторов: обоснованностью и разработанностью содержания и целей обучения, требований к уровню знаний, умений и навыков диспетчеров; конкретизацией объектов контроля; соответием содержания разрабатываемых контрольных заданий целям проверки. Это способствует росту мотивации работников, познавательной направленности.

Теоретическая значимость методики основана на результатах ранжирования событий оценок экспертов и использования этих показателей для дальнейшей автоматической оценки специалистов. Главной отличительной особенностью, которой является отличие стобалльной системы оценивания от пятибалльной, является то, что в стобалльной системе оценки возможно более точное выражение качества работы. Когда деятельность оценивают по шкале от 1 до 5, между многими оценками будет большой разрыв. В стобалльной системе есть больше промежуточных значений, что позволяет более точно определить успехи и недостатки.

Таким образом, разработанная и предлагаемая методика автоматизированной оценки опасности авиационных событий в районе аэродрома представляет собой совокупность расчетных процедур, основанных на комплексном анализе экспертов и автоматизированной системе оценки. Другими словами, все полученные в ходе расчетов данные по соответствующим показателям зависят от ряда особенностей функционирования системы тренажерного комплекса для диспетчеров, сложности их технологических процессов, что делает необходимым построение также и системы подобного рода оценок.

Разработанная методика в дальнейшем будет иметь широкое практическое применение, поскольку является инновационным движением. В век компьютерных технологий, инноваций развитие тренажерных комплексов представляет собой важную задачу в авиационной отрасли. Этот процесс включает создание компьютерных моделей, которые используют компьютерные алгоритмы для эмуляции реального окружения и поведения, с которыми авиадиспетчеры сталкиваются в своей работе. Например, компьютер может анализировать

время реакции авиадиспетчера на различные запросы, точность и эффективность принятия решений и другие критерии.

Методика может использоваться специалистами в области аэронавигационного обслуживания воздушного движения в научных целях при тренажерных сессиях, как авиадиспетчеров-стажеров, так и опытных специалистов 1-го класса.

Методика позволит определить и предсказать возможные угрозы и риски, связанные с диспетчерскими операциями и деятельностью в целом, также обнаружить возможные уязвимые места и слабые звенья в системе безопасности и предложить меры по их устранению или минимизации рисков, а также может быть использована для прогнозирования различных сценариев развития авиационных событий и оценки их влияния на безопасность полетов воздушных судов, что, безусловно, позволяет принимать решения, направленные на обеспечение безопасности полетов.

*Лаврухин Максим Витальевич*

### **Надзор за соответствием подразделений транспортной безопасности минимальным требованиям (на примере Мурманской области)**

Во исполнение ч. 9 ст. 12.1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» Минтрансом России был издан приказ от 15 мая 2023 г. № 170 «Об установлении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним», взамен приказов Минтранса России от 1 апреля 2015 г. № 145 и от 2 марта 2017 г. № 71.

Аkkредитация относится к оценке соответствия учреждений, юридических лиц, специализированных организаций и других подобных юридических лиц требованиям и стандартам, установленным компетентным органом. В свою очередь лицензирование дает право на осуществление определенного вида деятельности или оказания определенных услуг. Также существует такая норма регулирования отношений, как уведомление, оно означает, что юридическое лицо уведомляет соответствующий орган о начале своей деятельности, но не проходит ни одну из ранее упомянутых процедур — лицензирование или аккредитацию. В сфере транспортной безопасности применение такого вида регулирования может привести к тому, что рынок услуг по обеспечению транспортной безопасности не будет ограничен какими-либо требованиями, персонал юридических лиц не будет подготовлен, оснащен техническими средствами, допуск к информации ограниченного доступа будет открыт и прочее. В условиях нынешних угроз национальной безопасности переход сферы транспортной безопасности на

уведомительный характер прямо повлияет и усугубит состоявшие защищенности транспортного комплекса.

Ключевые аспекты смысла института аккредитации для регулирования правоотношений заключается в установлении процедур, стандартов и оценочных критериев для оценки соответствия юридических лиц нормативам, стандартам и требованиям. К ним можно отнести:

- обеспечение качества (позволяет обеспечить качество предоставляемых услуг, защищает правоотношения потребителей, обеспечивая им доступ к надежным и качественным услугам);
- доверие общества (уверенность в том, что предоставляемые услуги соответствуют определенным минимальным требованиям);
- содействие торговле (аккредитация упрощает торговые отношения, так как подтверждает соответствие услуг установленным требованиям и стандартам);
- защита общественных интересов (обеспечивает нормативное и процедурное обеспечение осуществления деятельности юридических лиц в соответствии с установленными требованиями).

Таким образом, смысл института аккредитации состоит в том, чтобы обеспечить установление четких и объективных стандартов и процедур оценки соответствия, что в итоге способствует созданию доверия, гарантии качества и защите интересов общества.

В соответствии с Порядком аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним установлены минимальные требования для аккредитации юридического лица в качестве подразделения транспортной безопасности, а именно:

1) при нахождении под контролем иностранного инвестора или группы лиц, в которую входит иностранный инвестор, установление такого контроля должно быть согласовано в случае и порядке, предусмотренными Федеральным законом от 29 апреля 2008 г. № 57-ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства»;

2) наличие в штате по основному месту работы работников для непосредственного осуществления защиты, имеющих аттестацию, предусмотренную ч. 2 ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности», по следующим отдельным категориям сил обеспечения транспортной безопасности:

- для осуществления досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра — не менее шести человек;
- для осуществления наблюдения и (или) собеседования — не менее двух человек;
- для осуществления наблюдения и (или) собеседования — не менее двух человек;

— для осуществления реагирования на подготовку к совершению или совершение актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств — не менее шести человек;

— для осуществления руководства за выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, — не менее двух человек.

Допускается совмещение одним работником осуществления досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра, а также наблюдения и (или) собеседования;

3) наличие подразделения для координации действий и подразделения для реагирования на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства.

Таким образом, в составе действующих подразделений транспортной безопасности должно быть не менее 18 человек, аттестованных по отдельным категориям сил обеспечения транспортной безопасности, а также трудоустроенных по основному месту работы. Помимо этого, подразделениям транспортной безопасности в своей организационной структуре необходимо наличие двух структурных подразделений.

На территории Мурманской области постоянно действуют девять аккредитованных подразделений транспортной безопасности.

Установить наличие структурного подразделения у хозяйствующего субъекта не предоставляется возможности, однако установить среднесписочную численность, благодаря сервисам ФНС России — возможно, определив тем самым наличие в штате организации требуемого минимального количества сотрудников.

Списочную численность считают на конкретную дату. В нее включают всех работников по трудовым договорам, для которых место работы является основным. Не включают в списочную численность внешних совместителей и работников по гражданско-правовому договору.

Таким образом, проанализировав общедоступные сведения за 2022 г. на сервисах ФНС России, можно сделать вывод, что в отношении трех подразделений транспортной безопасности имеются признаки нарушений обязательных требований Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним. Так, п. 2 Порядка установлено, что те свидетельства об аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности, выданные до вступления в силу Порядка, продолжают действовать в течение срока, на который они были выданы, что в свою очередь наводит на соответствующий вопрос: юридические лица должны соответствовать минимальным требованиям только на момент первичного заявления об аккредитации и при заявлении о продлении, либо аккредитованные

юридические лица в качестве подразделений транспортной безопасности должны соответствовать минимальным требованиям постоянно?

Известны и общедоступны факты того, как соискатели аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности ведут поиск и набор сотрудников исключительно для аккредитации, совершая взаимовыгодной обмен — соискатель получает документы аттестованного человека, а человек с аттестацией — в качестве сил обеспечения транспортной безопасности вознаграждение, из практики это не более 5 тыс. руб. Таким образом, соискатель набирает требуемое количество аттестованных сотрудников, предоставляет заведомо ложные сведения в компетентный орган в области транспортной безопасности и получает свидетельство об аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности.

Порядком аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним не установлена процедура аннулирования свидетельства об аккредитации юридического лица в качестве подразделения транспортной безопасности, тем самым законодатель не дает права контрольно-надзорным органам в сфере транспорта применить административную меру об аннулировании свидетельства. Таким образом, прохождение процедуры первичной аккредитации или продления аккредитации путем перевода штата сотрудников на внешнее совмещение, на ученические договоры, на договоры гражданско-правового характера может повлечь резкое снижение качества услуг, предоставляемых подразделениями транспортной безопасности. Это может снизить налоговую нагрузку, но фактически организация перестанет соответствовать минимальным требованиям Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним.

Так, к примеру, за 2022 и 2023 г. в отношении подразделений транспортной безопасности на территории Мурманской области было проведено восемь контрольно-надзорных мероприятия, семь из которых были проведены по фактам трудовых споров Государственной трудовой инспекцией по Мурманской области, и только одно мероприятие было проведено Управлением государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Северо-Западному федеральному округу согласно Единому реестру контрольных (надзорных) мероприятий Генеральной прокуратуры РФ.

Такие недобросовестные поставщики услуг регулярно участвуют в электронных аукционах и применяют меры демпинга, ограничивая участие добросовестных поставщиков, так как цена при демпинге уже ниже себестоимости участия, которая не включает в себя налоги, сборы, аттестации, закупку технических средств досмотра и прочее. В таких случаях закупка либо срывается, вследствие чего объект транспортной

инфраструктуры может быть оставлен без защиты на время проведения повторных тендерных процедур, либо в тендере побеждает недобросовестный поставщик. Соответственно качество и уровень защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в совокупности с вышеизложенным остается низким, а степень их уязвимости и их критических элементов высоким.

Порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним утвержден приказом Минтранса России, а Правила аккредитации специализированных организаций для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств утверждены постановлением Правительства РФ от 1 июня 2023 г. № 907. Законодатель таким образом вводит два разных уровня регулирования данных видов деятельности, что, по нашему мнению, объясняется тем, что вопросы, связанные непосредственно с деятельностью подразделений транспортной безопасности, охватывают намного больше смежных нормативных правовых актов — аттестация, применение физической силы, применение и хранение служебного оружия, специальных средств, электрошоковых устройств и искровых разрядников и прочее, что в свою очередь требует постоянных изменений и доработок с учетом новых типов угроз и методов реагирования на них.

Таким образом, в целях упреждения факторов, способствующих реализации угроз транспортной и как следствие национальной безопасности Российской Федерации, контрольно-надзорным органам в сфере транспорта необходимо увеличить внимание к такой категории юридических лиц для более точного и квалифицированного заключения о соответствии или несоответствии минимальным требованиям, применив к таким юридическим лицам меры административного приостановления деятельности в соответствии с ч. 3 ст. 11.15.1 КоАП РФ.

В настоящее время без нормативного права аннулирования свидетельств об аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, закрепленного в Порядке аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним, применение такой административной меры воздействия может считаться единственным инструментом воздействия на недобросовестных поставщиков услуг в сфере транспортной безопасности.

Как одной из мер поощрения и стимулирования юридических лиц к оказанию качественных услуг в рамках правового поля, обеспечив полноценные рабочие места с соответствующей заработной платой, материальным оснащением и прочее, государство может ввести следующие меры поддержки:

- снижение налоговой ставки на прибыль (включая упрощенные системы налогообложения «Доходы» и «Доходы-расходы») на определенный период;
- субсидирование страховых взносов на определенный период;
- проведение проверок только по согласованию с Минтрансом России;
- защита интересов в судах общей юрисдикции;
- HR-поддержка;
- маркетинговая поддержка.

В целях содействия юридическим лицам можно рассмотреть идею создания национального центра по управлению транспортной безопасностью, включающего в себя департаменты сопровождения юридических лиц, правовой регламентации отрасли/нормотворчества, лаборатории национальных идей и т.д.

Применив такие меры поддержки и стимулирования, рынок услуг в сфере транспортной безопасности будет стремиться к тому, чтобы перевести свой бизнес полностью в правовое поле, соответствуя обязательным требованиям, как следствие уровень защищенности транспортного комплекса будет повышен, в сферу транспортной безопасности будет привлечено большее количество юридических лиц, что создаст новые рабочие места.

## По итогам конференций

---

УДК 656.13

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

**Долгов Валерий Владимирович,**  
кандидат философских наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Петрова Галина Владиславовна,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Протас Елена Васильевна,**  
доктор педагогических наук, профессор,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Семьянов Евгений Викторович,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ),  
Московская городская арбитражная и налоговая коллегия адвокатов  
«Люди Дела»

**Тарасенко Юрий Александрович,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Туболов Сергей Максимович,**  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Шевчук Анатолий Николаевич,**  
кандидат юридических наук, профессор,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Обзор Всероссийского юридического форума «Такси.  
Курс на право» (Российский университет транспорта (МИИТ),  
Москва, 21—22 марта 2024 года)**

**Аннотация.** Существенные изменения законодательства о такси закрепили современные требования и новые регламентационные

инструменты в этом значительном сегменте рынка. Полгода работы в изменившихся условиях — достаточный срок для подведения первых итогов применения модернизированных правовых норм. 21—22 марта 2024 г. в стенах Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) состоялось масштабное мероприятие, посвященное обсуждению правового регулирования деятельности легкового такси — Всероссийский юридический форум «Такси. Курс на право». В Форуме приняли участие: ФГБУ «Ситуационно-информационный центр Министерства транспорта Российской Федерации», Аналитический центр при Правительстве РФ, Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, Московская административная дорожная инспекция, ГУОБДД МВД России, Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области, Комитет Ленинградской области по транспорту, Департамент транспорта и дорожного хозяйства Костромской области, Министерство транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области, Общественный совет по развитию такси, Международный евразийский форум «Такси», управляющая организация Сервиса заказа такси «Максим», представители московских и региональных таксопарков.

**Ключевые слова:** легкое такси; транспортный комплекс; транспортное право; таксомоторные перевозки; единое пространство координации и сотрудничество представителей публичного транспортного управления.

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

**Valery V. Dolgov,**  
Candidate of Philosophical Sciences, associate professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Galina V. Petrova,**  
Doctor of Law, professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Elena V. Protas,**  
Doctor of Pedagogical Sciences, professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Evgeny V. Sem'yanov,**  
Candidate of Law, associate professor,  
Russian University of Transport (MIIT),  
Moscow City Arbitration and Tax Bar Association “People of Business”

**Yury Al. Tarasenko,**  
Candidate of Law, associate professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Sergey M. Tubolev,**  
Russian University of Transport (MIIT)

**Anatoly N. Shevchuk,**  
Candidate of Law, professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Review of the All-Russian Legal Forum “Taxi. Course on Law”  
(Russian University of Transport (MIIT), Moscow,  
March 21-22, 2024)**

**Abstract.** Significant changes in taxi legislation have consolidated modern requirements and new regulatory instruments in this significant market segment. Six months of work in changed conditions is a sufficient period to sum up the first results of the application of modernized legal norms. On March 21–22, 2024, there was held a large-scale event “All-Russian Legal Forum “Taxi. Course on Law” at the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT) to discuss the legal regulation of passenger taxi activities. The Forum was attended by the FSBI “Situation Information Center of the Ministry of Transport of the Russian Federation”, Analytical Center at the Government of the Russian Federation, Department of transport and development of road transport infrastructure of Moscow, Moscow Administrative Road Inspectorate, Main Directorate of Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Ministry of Transport and Road Infrastructure of Moscow region, Leningrad Region Committee on Transport, Department of Transport and Road Facilities of the Kostroma Region, Ministry of Transport and Highways of the Nizhny Novgorod Region, Public Council for Taxi Development, International Eurasian Forum “Taxi”, managing organization of the taxi service “Maxim”, representatives of Moscow and regional taxi companies.

**Keywords:** passenger taxi; transport complex; transport law; taxi transportation; unified space for coordination and cooperation between representatives of public transport management.

---

Обсудив вопросы совершенствования правового регулирования деятельности легкового такси, подготовки и воспроизведения квалифицированных кадров в названном сегменте предпринимательства, научно-экспертного сопровождения правотворчества, правоприменения и

толкования правовых норм, регулирующих отношения в сфере легкового такси и смежные отношения, участники Форума констатировали следующее.

1. Легкое такси является отдельным видом автомобильного транспорта и занимает особое положение в транспортной системе Российской Федерации в силу особенностей правового регулирования, цифровизации и развития информационных систем, а также существенного социального и экономического влияния на общественные отношения не только в России, но и в глобальном мировом масштабе.

Дальнейшее развитие транспортного комплекса в целях обеспечения транспортных потребностей жителей городских агломераций свидетельствует о необходимости разработки нормативно-правовой базы в области впервые возникающих категорий правоотношений. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, определяя трансформационные процессы транспортного комплекса, указывает на интенсификацию внедрения сервисов формата «мобильность как услуга» (*Mobility as a Service/MaaS*), применение которых прогнозируется на всех видах общественного городского и пригородного общественного транспорта, при использовании такси и услуг проката средств микромобильности.

Согласно положениям Транспортной стратегии кардинальные преобразования в транспортной отрасли могут повлечь за собой переформатирование роли государства как доминанты в сегменте транспортных услуг, что потребует глубокого научного осмысления правового инструментария для обеспечения баланса интересов в сфере как легкого такси, так и других видов транспорта, используемого во внутригородских перевозках (за исключением внеуличного).

Ключевая роль органов государственной власти РФ и субъектов РФ, ведающих вопросами транспорта и дорожной инфраструктуры, в реализации положений законодательства о такси презюмируется всеми участниками правоотношений и определяет основополагающие принципы отраслевого взаимодействия. При этом существующее распределение полномочий между Российской Федерацией и субъектами РФ относит решение вопросов сферы легкого такси к совместному ведению, что определяет необходимость правового обеспечения вопросов системного финансирования реализации полномочий.

Активная деятельность объединений бизнеса, саморегулируемых и некоммерческих организаций обеспечивает постоянный диалог участников рынка с контролирующими органами отрасли. Наличие собственных аналитических служб (Общественный совет по развитию такси) и Центра компетенций (МЕФТ) способствуют значительному

вкладу общественных организаций в формирование нормативно-правовой базы и вектора развития легкового такси.

Институциональные изменения в правовом регулировании деятельности легкового такси, межведомственный характер регулирования свидетельствуют о необходимости выделения в комплексной отрасли транспортного права отдельного института таксомоторного права, а также о правовом обосновании необходимости появления специализированного федерального органа исполнительной власти (агентства), осуществляющего нормативно-правовое регулирование в этой сфере (по примеру Китайской Народной Республики, где создан орган исполнительной власти, аккумулирующий функции транспортного, цифрового и антимонопольного регулирования в сфере легкового такси).

Многообразие правовых норм, регламентирующих отношения всех субъектов организации, управления и осуществления пассажирских перевозок легковым такси, а также контроля за соблюдением законодательства в указанной сфере, разнородность и противоречивость объективных и субъективных правовых интересов в среде участников рынка легкового такси, свидетельствуют о необходимости формирования единых подходов к правоприменению и правопониманию в указанной сфере.

Вместе с тем, учитывая специфику правового регулирования сферы легкового такси, отличную от других видов транспорта, отсутствие системного анализа правовых отношений в этой сфере и крайнюю востребованность (как бизнесом, так и органами исполнительной власти) юридических услуг по широкому спектру актуальных вопросов, представляется целесообразным создание и развитие тематической общероссийской площадки, посвященной правовым аспектам деятельности такси в Российской Федерации, формирование единого пространства координации и сотрудничества представителей публичного транспортного управления, науки, образования, предпринимательского сегмента легкового такси, экспертов.

Принимая во внимание лидирующую роль Российского университета транспорта в кадровом, научно-технологическом и экспертно-аналитическом обеспечении Транспортной стратегии, а также статус университета как системообразующего отраслевого вуза, полагаем, что подобное единое пространство правопонимания и правоприменения может быть сформировано под эгидой Юридического института РУТ (МИИТ) — основоположника и продолжателя развития научной школы транспортного права.

#### **Предложения/рекомендации:**

1) признать необходимым совершенствование законодательства в части, касающейся:

— включения вопросов организации перевозок легковым такси в государственные региональные программы «Развитие транспортной системы субъектов Российской Федерации»;

— разработки правовых механизмов в целях баланса интересов общества, государства и предпринимательского сегмента такси, в том числе в области финансово-кредитных, страховых и иных отношений;

2) признать целесообразным заключение соглашений между Российским университетом транспорта в лице Юридического института РУТ (МИИТ) и профессиональными участниками рынка такси, общественными организациями легкового такси в целях организации сотрудничества и взаимодействия в сфере развития и правового регулирования деятельности легкового такси и транспортной мобильности населения.

В целях развития аналитико-прогностической деятельности по технико-юридическому обеспечению правотворчества в сфере таксомоторных перевозок и иных взаимосвязанных видов деятельности создать в структуре Юридического института РУТ (МИИТ) Центр моделирования транспортных отношений. Определить в числе направлений деятельности Центра:

— системные научные исследования по развитию нормативно-правовой базы транспортного комплекса, в том числе в сфере легкового такси и смежных видов транспорта, осуществляемые по запросу участников рынка такси и контролирующих органов и совместно с ними;

— организацию независимой оценки регулирующего (фактического) воздействия проектов нормативных правовых актов;

— проведение анализа правоприменительной практики и практики правореализации;

— разработку проектов нормативных правовых актов в сфере деятельности легкового такси и транспортной мобильности населения.

2. Трансформационные процессы, происходящие в транспортном комплексе, предусматривают необходимость формирования кадрового корпуса юристов, обладающих компетенциями в сфере правового обеспечения транспортных отношений в городских агломерациях, в том числе в области деятельности легкового такси. Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 6 февраля 2021 г. № 255-р, в числе первоочередных задач по развитию кадрового потенциала транспортной системы России называет укомплектование транспортного комплекса специалистами, способными решать задачи в области нормативно-правового обеспечения реализации государственных программ развития национального и глобального транспортного комплекса, а также предпринимательских проектов, в том числе в сфере деятельности легкового такси и смежных видов транспорта.

В рамках работы Форума отмечена необходимость осуществления системной работы как по правовому просвещению участников рынка такси, так и по разработке и реализации образовательных программ юридической направленности, адресованных всем субъектам отношений в сфере легкового такси и смежных видов транспорта.

Тенденции усложнения общественных отношений в области транспортной мобильности населения свидетельствует о настоятельной потребности интенсификации образовательной деятельности в целях формирования правовых компетенций у лиц, профессиональная деятельность которых связана с перевозками пассажиров и багажа легковым такси, а также иными видами городского наземного транспорта (за исключением внеуличного).

*Долгов Валерий Владимирович*

### **К вопросу об ответственности владельца легкового такси как источника повышенной опасности**

Вопрос об ответственности владельца легкового такси необходимо рассматривать во взаимосвязи понятия «источник повышенной опасности» и форм и видов ответственности владельца такого источника.

Так, наиболее распространенной в цивилистике является концепция, представители которой (О. С. Иоффе, М. М. Агарков, В. Г. Вердников, Б. С. Антимонов и др.) под источником повышенной опасности понимают определенного рода деятельность. М. М. Агарков, в частности, отмечал: «Источником повышенной опасности... является не вещь, а определенная деятельность по использованию соответствующих вещей». Дефиниция «источника — деятельности», по представлению М. Б. Румянцева, должна выглядеть следующим образом: «Деятельность является повышенно опасной для окружающих, если в процессе ее осуществления обычные предметы материального мира приобретают свойства источника повышенной опасности, что порождает потенциальную возможность причинения ими вреда в случае нарушения правил осуществления такой деятельности».

В соответствии с п. 1 ст. 1079 ГК РФ юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Из содержания приведенной статьи отчетливо

прослеживается, что законодатель, устанавливая ответственность граждан и юридических лиц за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, тем самым отдает предпочтение одной из концепций источника повышенной опасности, существующих в цивилистике, а именно «теории деятельности». Это, в свою очередь, дает основание полагать, что теоретическая проблема решена и локализована самим законодателем. Более того, с позиции «теории деятельности» источник повышенной опасности рассматривается и высшими судебными органами РФ.

Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.).

По правилам ст. 1072 ГК РФ лицо, ответственность которого застрахована в порядке обязательного страхования в пользу потерпевшего, отвечает за причиненный вред в случае недостаточности страхового возмещения в виде разницы между страховым возмещением и фактическим размером ущерба.

Исходя из указанной нормы, законным владельцем источника повышенной опасности, на которого законом возложена обязанность по возмещению вреда, причиненного в результате использования источника повышенной опасности, является юридическое лицо или гражданин, эксплуатирующие источник повышенной опасности в момент причинения вреда в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, права оперативного управления, либо в силу иного законного основания.

Гражнская ответственность владельцев транспортных средств подлежит обязательному страхованию в силу ст. 935 ГК РФ, а также Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее — Закон об ОСАГО). Речь идет о компенсационной стороне возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу гражданина.

Абзац 8 ст. 1 Закона об ОСАГО определяет понятие договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средства как договора страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить

страховую выплату) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы). Важно при этом также отметить, что страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении страхового случая обязуется возместить причиненный имуществу потерпевшего вред, составляет 400 тыс. руб. То есть это, в свою очередь, означает, что Законом об ОСАГО установлен предельный размер страховой выплаты, который причитается потерпевшему в счет возмещения вреда, причиненного его имуществу — транспортному средству.

В связи с изложенным предполагается необходимым отметить, что в марте 2017 г. Конституционный Суд РФ, решения которого обязательны для судов на всей территории России, выразил позицию, в корне изменившую положение дел в случае взыскания ущерба, причиненного потерпевшему в результате дорожно-транспортного происшествия. В своем Постановлении от 10 марта 2017 г. № 6-П «По делу о проверке конституционности статьи 15, пункта 1 статьи 1064, статьи 1072 и пункта 1 статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с жалобами граждан А. С. Аринушенко, Г. С. Бересневой и других», в частности, разъяснил, что институт обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, который введен в действующее законодательство с целью повышения уровня защиты прав потерпевших при причинении им вреда при эксплуатации таких источников повышенной опасности другими лицами, не может подменять собой институт деликтных обязательств, регламентируемый гл. 59 ГК РФ, и не должен, соответственно, приводить к уменьшению размера возмещения вреда, на которое вправе рассчитывать потерпевший на основании общих положений гражданского законодательства.

Отсюда заключим, что потерпевший при недостаточности страховой выплаты на покрытие причиненного ему фактического ущерба имеет право рассчитывать на восполнение образовавшейся разницы за счет лица, в результате неправомерных действий которого образовался этот ущерб, путем предъявления к нему соответствующего требования.

С 1 сентября 2024 г. для легкового такси вводится обязательное дополнительное страхование гражданской ответственности перевозчика согласно Федеральному закону от 24 июня 2023 г. №-278 ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — Закон ОСГОП). Если в рамках договора ОСАГО максимальная компенсация при гибели человека в ДТП по вине перевозчика составляет 500 тыс. руб., то по Закону ОСГОП страховая выплата может составить по риску гражданской ответственности за причинение вреда жизни пассажира в размере не менее чем 2 025 000 руб. на одного пассажира.

Применяя указанные нормы, следует учитывать разъяснения, содержащиеся в п. 18 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о

договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции», согласно которым лицо, к которому обращается клиент для заключения договора перевозки пассажиров и багажа, отвечает перед пассажиром за причиненный в процессе перевозки вред, если оно заключило договор перевозки от своего имени либо из обстоятельств заключения договора (например, рекламные вывески, информация на сайте в сети «Интернет», переписка сторон при заключении договора и т.п.) у добросовестного гражданина-потребителя могло сложиться мнение, что договор перевозки заключается непосредственно с этим лицом, а фактический перевозчик является его работником либо третьим лицом, привлеченным к исполнению обязательств по перевозке. Из этого следует, что каждый пассажир такси, попавший в ДТП, может требовать компенсации вреда от агрегатора, которым воспользовался.

Анализируя рынок услуг по перевозке пассажиров легковым такси, можно сделать вывод о сложности и противоречивости норм правового регулирования указанного вида деятельности: наличие посредника в виде кампаний по предоставлению информации о клиентах, который не несет ответственности за качество предоставленной услуги, отсутствие единого информационного банка о водителях такси, распределение ответственности за вред, причиненный легковым такси как источником повышенной опасности между фактическим владельцем и агрегатором.

С вступлением в силу нового закона ситуация с агрегаторами коренным образом изменяется. Так определение Верховного Суда РФ от 19 апреля 2023 г. № 305-ЭС22-25851 по делу № А40-263181/2021 уже изменило ситуацию и сформировало абсолютно новую практику, которой отныне будут придерживаться все нижестоящие суды.

Суды первых трех инстанций отказали в удовлетворении требований, потому что ООО «Сити Мобил» не является таксомоторной компанией или фрахтовщиком, не оказывает услуги по перевозке пассажиров, не является диспетчерской службой, оно лишь обеспечивает информационную поддержку сторон (перевозчиков и пассажиров) в процессе их взаимодействия.

Однако Верховный Суд указал, что Сити Мобил осуществляет функции службы заказа такси (диспетчерской службы), т.е. принимает заявки на перевозки, формирует из них базу данных и предоставляет посредством информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» перевозчикам доступ к указанной базе данных.

В итоге, Верховный Суд РФ признал незаконной деятельность общества с ограниченной ответственностью «Сити Мобил» по оказанию информационных услуг о заказах на перевозку пассажиров и багажа легковым такси лицам, не имеющим разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, и по

передаче информации о заказах на перевозку пассажиров и багажа легковым такси лицам, не имеющим разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Краснодарского края.

С 1 сентября 2023 г. агрегаторы включились в схему ответственности и выплат в случае причинения вреда жизни, здоровью или имуществу пассажира. Предполагается, что в результате применения такой схемы ущерб будет в любом случае покрыт и выплачен. А вот то, в какой степени выплаты лягут на плечи агрегаторов, зависит от следующих моментов.

1. Солидарная ответственность агрегатора (службы заказа легкового такси) наступает за вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу пассажира при перевозке легковым такси — в том случае, если агрегатор направил заказ перевозчику, у которого нет разрешения на перевозку, или это разрешение аннулировано или приостановлено. То есть в этом случае и перевозчик, и агрегатор несут ответственность в равной степени, солидарно.

2. Субсидиарная (дополнительная, — если перевозчику не хватило собственных средств для возмещения вреда) ответственность для агрегатора предусмотрена в случае причинения вреда самозанятым водителем. При этом предполагается, что реальный ущерб должен быть покрыт суммой страхового возмещения, выплаченной по законодательству об обязательном страховании ответственности перевозчика или владельца транспортного средства.

3. Полная ответственность агрегатора наступает в следующих случаях: пассажир не был уведомлен надлежащим образом о наименовании перевозчика либо был уведомлен надлежащим образом о наименовании перевозчика, но в реестре легковых такси отсутствуют сведения о транспортном средстве, использованном для перевозки, или в реестре перевозчиков легковым такси отсутствуют сведения о праве перевозчика использовать в качестве легкового такси такое транспортное средство.

Таким образом, агрегатор должен постоянно отслеживать информацию в реестрах. Возможно, с вступлением в силу Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» будет внедрена некая автоматизация данных процессов. Или же агрегаторам придется ввести более строгую систему контроля и подтверждения информации с водителями и владельцами парков, и возможно даже — штрафные санкции. Нормы об ответственности агрегаторов давно назрели, и теперь при урегулировании ситуаций причинения вреда ответственность будут нести не только перевозчики, но и службы заказа легкового такси.

Петрова Галина Владиславовна

## **Правовые аспекты развития цифровых алгоритмов искусственного интеллекта в легковом такси**

Актуальные проблемы развития правового регулирования будущего — беспилотного такси, управляемого искусственным интеллектом в условиях цифровой трансформации такси, заключаются в дополнении действующих законов в сфере безопасности транспорта и обеспечении взаимодействия норм права различной отраслевой принадлежности, включающих административное, информационное, транспортное право, право интеллектуальной собственности, право планово-целевого проектирования, цифровое и инновационное право.

Можно сказать, что в определенной степени «условные алгоритмы для искусственного интеллекта» в легковом такси определены в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. Они выражены основными понятиями в сфере построения инновационной транспортной инфраструктуры и отражают современные программно-целевые векторы развития пассажирского и грузового управляемого и беспилотного транспорта.

На основе этой терминологии могут создаваться цифровые алгоритмы искусственного интеллекта, управляющего беспилотными перевозками, в том числе легковыми такси, которые будут постепенно оформляться в информационно-коммуникативные комплексы устойчивых и безопасных операционных заданий дистанционного управления транспортным сектором такси.

Исследователями цифровизации перевозок предлагаются многоагентные системы для решения задач управления дорожным движением, включая такси, когда система выдает оптимальный маршрут, благоприятное время для начала поездки, а оператор беспилотного такси обеспечивает безопасную перевозку по нужному маршруту и др.

Комплекс алгоритмов движения такси снабжается последовательными инструктивными указаниями, понятиями, определениями, описывающими очередность действий операторов такси для выполнения перевозки пассажиров и обеспечения их безопасности. При этом последовательные алгоритмы согласовываются с параллельными алгоритмами.

В Транспортной стратегии даются ориентиры для моделирования проектных, организационно-юридических, информационно-коммуникативных конструкций (понятий как алгоритмов), которые могут быть использованы в будущем для программного обеспечения

организации движения цифрового такси на различных типах транспортного пространства.

Понятия Транспортной стратегии как условные алгоритмы для искусственного интеллекта связаны с цифровизацией компонентов «крупной городской агломерации транспортных услуг», «зон экспериментального правового режима», «магистрального каркаса городского пассажирского транспорта», «единого транспортного комплекса общего пользования в рамках городской агломерации», «системы дифференциальной коррекции и мониторинга», «широкозонной системы дифференциальной коррекции для навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС» и др.

Важным источником условных «цифровых алгоритмов» стал Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации», основной идеей которого явилось создание правовых условий для ускоренного появления и внедрения новых продуктов и услуг в сферах применения цифровых инноваций с искусственным интеллектом.

В ст. 2 указанного Закона, регулирующей основы экспериментальных правовых режимов в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации, под «экспериментальным правовым режимом в сфере цифровых инноваций» понимаются условия применения участниками экспериментального правового режима в определенный период специальных мер регулирования направлений разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций.

Сфера транспорта относится к числу приоритетных. В подп. 2 п. 2 ст. 1 Закона говорится, что проектирование, производство и эксплуатация транспортных средств, в том числе высокоавтоматизированных транспортных средств, аттестация их операторов, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания являются основными сферами внедрения цифровых инноваций.

С 2022 г. активно идет процесс внедрения цифрового такси в Москве. Правительством Москвы утвержден экспериментальный правовой режим для применения беспилотного транспорта, что предполагает использование беспилотных автомобилей (легкового такси) в Москве. Экспериментальной зоной для применения беспилотного такси стал район Ясенево.

Правительством РФ планируется внедрять другие программы экспериментальных правовых режимов (ЭПР), направленные на реализацию задач внедрения (испытания) беспилотных средств пассажирского транспорта в крупных городах России. Это позволит исследовать возможности автоматического цифрового контроля безопасности на дорогах общего пользования за автомобилями с

системами автоматизированного управления. К программам подключены подразделения Яндекса, имеющие экспериментальные транспортные цифровые наработки, усовершенствованные для легкового такси.

Что касается юридической ответственности за причинение беспилотным транспортом вреда жизни, здоровью, имуществу человека, имуществу организации в процессе осуществления экспериментов по правовым режимам регулирования цифрового такси, то он подлежит возмещению организатором (оператором) управления цифровым такси по гражданскому законодательству. При этом страхование рисков ответственности за операционные ошибки беспилотного такси осуществляется Правительством Москвы и других субъектов РФ, использующих цифровые инновации на транспорте.

Программами экспериментальных правовых режимов могут устанавливаться права и обязанности участников экспериментальных правовых режимов по защите программного обеспечения управления цифровым такси как объекта интеллектуальной собственности. Таким образом цифровыми инновациями беспилотного такси реализуются запрограммированные информационно-коммуникативные транспортные услуги с повышенным риском, которые являются также охраняемыми результатами интеллектуальной деятельности, созданными или используемыми по нормам об экспериментальном правовом режиме.

Анализируя практику инноваций, можно отметить, что беспилотное такси на этапе цифрового эксперимента получит наибольшее развитие как эксперимент в городской агломерации, а также там, где стандартизировано транспортное пространство и развивается робототехника.

Развитие беспилотного цифрового такси актуально на территориях опережающего развития с инновационным развитием инфраструктуры территорий по Федеральному закону от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ «О территориях опережающего развития в Российской Федерации», а также на территориях научно-технологических центров по Федеральному закону от 29 июля 2017 г. № 216-ФЗ «Об инновационных научно-технологических центрах», в других особых административных и экономических районах.

Источником правового регулирования использования искусственного интеллекта в легковом такси является постановление Правительства РФ от 29 сентября 2017 г. № 1184 «О порядке разработки и реализации планов мероприятий (“дорожных карт”) по совершенствованию законодательства в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». Им определен порядок разработки, утверждения, реализации, осуществления мониторинга внедрения цифровых инноваций, в том числе на транспорте, называемых элементами Национальной технологической инициативы.

В постановлении Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» определяются регионы и раскрывается содержание основных понятий, используемых в документе.

Автоматизированный режим управления в нем определяется как режим, при котором управление транспортным средством осуществляется автоматизированной системой вождения.

В связи с продолжением проведения экспериментов с инновационными разработками на транспорте следует внести необходимые корректизы в некоторые Федеральные законы:

- от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и др.

Несмотря на то что с изменениями в законодательстве по страхованию рисков ответственности за перевозки беспилотным транспортом законодатели не торопятся, практика показывает необходимость скорейшего совершенствования этого института. Особенно это актуально в связи с возмещением вреда, который возник при экспериментальном правовом режиме с элементами цифровизации оказания транспортных услуг. В связи с этим определенный интерес представляет правовое регулирование страховых отношений, связанных с использованием высокотехнологического транспортного оборудования государствами, планирующими серийное производство беспилотного автотранспорта на дорогах общего пользования. Исходя из этого, стоит обратиться к зарубежному опыту об автоматизированных и электрических транспортных средствах, развивающимся с 2020 г.

*Протас Елена Васильевна,  
Тарасенко Юрий Александрович*

### **Перспективы развития беспилотного пассажирского такси**

Перспективы внедрения какой-либо инновации напрямую зависит от поставленных целей и задач. Грамотно и четко сформулированные цели позволяют определить сферу внедрения нового явления, что предопределит во многих случаях его успешность и эффективность.

Применительно к технологии беспилотного управления в таксомоторном транспорте к числу ближайших задач следует отнести следующие.

Во-первых, это разработка и внедрение соответствующего правового регулирования. Необходимо создать юридическую базу, которая позволит операторам такси осуществлять свои услуги без каких-либо нарушений. В этой части необходимо разработать строгие правила и нормы безопасности, чтобы гарантировать безопасность пассажиров и водителей в случае возникновения чрезвычайных ситуаций.

Во-вторых, разработка и внедрение инфраструктуры для беспилотных такси. Последняя включает в себя создание специализированных сетей зарядных станций для электромобилей, а также разработку и установку системы управления и навигации беспилотных такси. Это позволит обеспечить надежную и безопасную работу беспилотных такси в России.

Сюда же следует отнести и инфраструктуру, снижающую (нейтрализующую) вредоносные последствия нового типа транспорта, в частности, следует учитывать экологические аспекты внедрения беспилотных такси. С одной стороны, использование электромобилей или гибридных систем позволит снизить выбросы вредных веществ в атмосферу и уменьшить нагрузку на окружающую среду. С другой стороны, технологически невозможно в ближайшее время создать соответствующую обслуживающую инфраструктуру. Это процесс весьма долгосрочный.

В-третьих, необходимо продвигать и информировать потребителей о новых технологиях и услугах в сфере такси. В настоящее время большинство пользователей не имеют достаточной информации о беспилотных технологиях и их преимуществах. Необходимо проводить информационные кампании, чтобы ознакомить население с преимуществами и безопасностью использования беспилотных такси.

Отметим, что проблематика внедрения беспилотного транспорта в определенной мере отражается и в принимаемых правительством актах.

Итак, беспилотное такси представляет собой инновационную технологию, которая имеет большой потенциал изменить мир транспорта. Однако несмотря на все преимущества, которые она предлагает, существует ряд вопросов, связанных с ее безопасностью и эффективностью. Беспилотные автомобили, способные перемещаться без участия водителя, требуют постоянного внимания и ответственности. В случае аварии или других непредвиденных обстоятельств система должна иметь способ обеспечить безопасность пассажиров и водителя. В ряде стран, приводящих данные технологии, активно обсуждают подобные вопросы. Мы рассмотрим вопрос, каковы потенциальные риски при работе беспилотного такси.

1. Одним из главных рисков является возможность потери контроля над ситуацией в случае аварии. Беспилотные автомобили, оснащенные множеством датчиков и камер, могут столкнуться с проблемами, связанными с видимостью, особенно в условиях плохой погоды или на дорогах с плохим покрытием. В случае столкновения с препятствием беспилотные автомобили могут потерять контроль над управлением и нанести вред себе или другим участникам дорожного движения.

2. Необходимо учитывать потенциальные риски, связанные с использованием беспилотных такси в городах с большим количеством автомобилей. Беспилотные автомобили могут столкнуться с проблемой пробок, вызванной повышенным потоком транспорта. Кроме того, внедрение беспилотных такси может привести к увеличению аварийности на дорогах, так как водители не смогут контролировать состояние транспортного средства.

3. Еще одним риском, связанным с внедрением беспилотного такси, является возможность кибератак. Киберпреступники могут использовать уязвимости в системах безопасности, чтобы получить доступ к данным и системе управления беспилотного такси. Это может привести к утечке конфиденциальной информации и краже личных данных пассажиров, что может иметь серьезные последствия для их безопасности.

Уже на стадии тестирования разработчики беспилотных такси сталкиваются с проблемой обеспечения безопасности данных. При работе с конфиденциальной информацией, такой как координаты и данные пассажиров, необходимо обеспечить надежную защиту.

Несмотря на все меры предосторожности, существует риск нарушения безопасности. Это может быть вызвано различными факторами, такими как технические неисправности, человеческий фактор или ошибки в программном обеспечении. Таким образом, ответственность при работе беспилотного такси лежит на плечах разработчиков, инженеров и операторов. Они должны обеспечить безопасность, надежность и эффективность системы, чтобы она могла выполнять свои функции на дорогах и в других местах.

Кто должен нести ответственность при аварии беспилотного такси?

Исходя из предлагаемых в законопроектах подходах, выделяют следующие возможные субъекты ответственности при использовании высокоавтоматизированного транспортного средства (ВАТС): 1) владелец ВАТС; 2) производитель ВАТС; 3) владелец программного обеспечения, используемого ВАТС.

Гражданственно-правовая ответственность по законодательству РФ при регулировании профессиональных отношений (а рассматриваемые ситуации, безусловно, относятся именно к таким отношениям), строится на началах риска. Это означает, что субъект будет нести ответственность,

если не докажет, что нарушение возникло вследствие непреодолимой силы.

Для решения вопроса об определении лица, на которого может быть возложена ответственность, следует отметить следующее.

Ситуация первая. Вред возник вследствие работы программного обеспечения. Это могут быть как нарушения работы алгоритмов программы, так и решение программы, приведшее к аварийной ситуации. В таком случае ни владелец ВАТС, ни его производитель, нести ответственность не должны. Привлекать следует владельцев программного обеспечения.

Ситуация вторая. Вред возник по причине конструктивных недостатков самого автомобиля (например, вышла из строя колесная система), приведшая к происшествию. Вполне очевидно, что программное обеспечение тут не причем. Вопрос может быть решен путем привлечения к ответственности владельца ВАТС, с последующим регрессным требованием к производителю ВАТС.

Ситуация третья. Причиной вреда стало поведение владельца ВАТС, не обеспечивавшего надлежащий контроль за источником повышенной опасности. Имеются в виду случаи, ненадлежащего ухода за автотранспортным средством (непрохождение техосмотра и т.п.). Соответственно, ответственность должен нести владелец ВАТС.

Отдельно следует отметить такие случаи, когда будет выявлена коллективная ответственность. Например, к аварийной ситуации привело как ненадлежащее состояние самого автомобиля, так и неисправность программного обеспечения. В названных случаях возможно возникновение солидарной ответственности.

Представленные варианты распределения ответственности, безусловно, нуждаются в дальнейшей разработке и осмысливании. На сегодняшний день эта сфера не разработана в той мере, которая позволит начинать эксперимент в общественных местах.

*Туболев Сергей Максимович*

### **Платформенная занятость в области организации перевозок пассажиров легковым такси: проблемы и перспективы развития в трудовом законодательстве Российской Федерации**

Развитие информационно-коммуникационных технологий явились предпосылкой для модернизации трудовых отношений. Цифровизация наемного труда стимулирует его трансформацию, расширение видового разнообразия, например, путем предоставления возможности работать дистанционно или в рамках платформенной занятости. В то же время российский законодатель не успевает своевременно реагировать на

запросы бизнеса и трудового сообщества, принимать и вводить в действие механизмы правового регулирования новых форматов трудовой деятельности. Если нормы о дистанционном труде включены в систему положений Трудового кодекса Российской Федерации (далее — ТК РФ), то правовые основы о платформенной занятости находятся только на стадии их правотворческой инициативы. Пробел в правовом регулировании указанной разновидности профессиональной деятельности негативно сказывается на формирующейся судебной практике в данном направлении. Вопрос определения правовой позиции российского законодательства в отношении платформенной занятости был еще раз актуализирован предоставлением водителям такси права осуществлять деятельность по перевозке пассажиров и багажа в статусе самозанятого [Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»]. Значительная доля таксистов привлекается к исполнению заказов через агрегаторы. Водители рассматривают такой формат занятости или как подработку, или как основное место для заработка. Возникают такие «проблемные» юридические аспекты как соотношение наемного труда и платформенной самозанятости, самозанятости и платформенной занятости, оснований признания возникающих отношений между водителем-исполнителем и агрегатором, партнером платформы трудовыми или гражданско-правовыми.

Проблема соотношения юридических инструментариев гражданского и трудового права в регулировании платформенной занятости была обозначена в рамках X (2022 г.) и XI (2023 г.) Петербургских международных юридических форумов. На дискуссионных площадках в качестве предмета спора рассматривали, прежде всего, вид общественных отношений, возникающих в процессе платформенной занятости: придание им на официальном уровне характера трудовых или гражданско-правовых.

Данная проблема характерна не только для отечественного законодательства, но и зарубежного. Как отмечает Н. Л. Лютов (2022), «труд, осуществляемый через специальные онлайн-платформы, в настоящее время признается «самой обсуждаемой темой современного российского и зарубежного трудового права». При этом по вопросу правовой природы таких отношений как в законодательстве и правоприменительной практики других стран, так и в отечественной правовой системе отсутствует единая позиция.

Проблемность развития отечественного трудового законодательства в данном направлении заключается в выбранной российским

законодателем модели юридической техники введения в правовой оборот понятия «платформенная занятость». Официальное нормативное закрепление данного термина было запланировано на уровне принятия нового Федерального закона от 12 декабря 2023 г. № 565-ФЗ «О занятости населения в Российской Федерации». В содержании законопроекта до третьего чтения было представлено толкование платформенной занятости и определен механизм регулирования ее разновидностей путем принятия соответствующих федеральных законов. Однако законодатель от данной правовой категории отказался, но взамен этой конструкции был существенно пересмотрен институт занятости. В Федеральном законе законодатель урегулировал вопросы противодействия нелегальной занятости, вопросы взаимодействия службы занятости с органами и организациями системы образования. Кроме того, определился порядок использования единой цифровой платформы «Работа в России».

В связи с планами по распространению платформенной занятости в области организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Государственную Думу Федерального Собрания РФ в 2022 г. был внесен законопроект, касающийся регулирования отношений в «важнейшей «платформенной» профессии — водителей такси». Указанный законопроект прошел в 2022 г. все стадии законодательного процесса и вступил в действие с 1 сентября 2023 г. Принятие данного нормативного правового акта не решило вопрос о признании платформенной занятости в сфере такси разновидностью трудовых отношений. Необходимо обратить внимание на тот факт, что на современном этапе правотворческой деятельности отечественный законодатель не рассматривает внесение соответствующих изменений и дополнений о платформенной занятости в нормы ТК РФ. Платформенная занятость рассматривается как разновидность форм занятости, основанием для отказа в признании определенного лица безработным, и, по сути, приравнивается к статусу самозанятого.

Полагаем, что на государственном уровне формируется позиция о правовой природе таких общественных отношений, как разновидности гражданско-правовых, в том числе с использованием института плательщика налога на профессиональный доход.

Юридическим основанием возникновения отношений между водителем и платформой, партнером платформы является договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, правовая характеристика которого определена в ст. 13 Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ. В ч. 2 указанной статьи прямо закреплено положение, что при определении содержания и формы данного соглашения применяются нормы ГК РФ. Следовательно, российский законодатель придает общественным отношениям, возникающим между водителем такси и платформой, партнером

платформы, характер гражданско-правовых. Аналогичной позиции придерживаются и представители юридической науки, дискутируя о месте данного соглашения в системе цивилистических договоров.

В то же время такой государственный подход к регулированию правового статуса участников платформенной занятости, как отмечают аналитики, способствует формированию безответственного недобросовестного поведения собственников по отношению к водителям такси, практически не неся никакого социального бремени в отношении них. При этом Генеральный совет Федерации независимых профсоюзов России обращая внимание на значимость правового регулирования платформенной занятости в сфере организации перевозок пассажиров легковым такси, указывал на необходимость включения в содержание федеральных законов таких социально-юридических гарантий, как «право на профсоюзную защиту, обязательное социальное страхование и обязательный минимальный размер дохода» [постановление Генерального совета ФНПР от 11 апреля 2023 г. № 14-2 «О совершенствовании систем оплаты труда и социальной политики в современных условиях»].

В п. 3 ст. 12 Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ [2] имеется указание на вторую модель организации отношений водителя со службой такси и платформой — путем заключения трудового договора. Но агрегаторами данный механизм не востребован в профессиональной деятельности, активно вытесняется институтом самозанятости, позволяющим собственникам бизнеса увеличить прибыль за счет сокращения расходов социальной направленности, например, не уплачивать страховые взносы, предусмотренные законодательством РФ в отношении наемных работников.

Российский законодатель не может игнорировать необходимость признания платформенной занятости институтом трудового права. Представители платформ и посредников онлайн-сервисов, вступая в отношения с водителями такси, в рамках платформенной занятости предъявляют к последним требования по организации их профессиональной деятельности как к наемным работникам. При этом крупнейшие цифровые платформы (в том числе и в сфере такси) позволяют себе не оплачивать оказанные услуги, вводить штрафные санкции, отказывать в предоставлении рабочей одежды [Чесалина О.В., 2022]. Лишение платформенных работников социальных гарантий явилось предпосылкой для проведения в Российской Федерации забастовок в целях улучшения условий труда таких граждан и признания отношений с агрегаторами трудовыми [Чесалина О.В., 2022].

Проблема правовой природы взаимоотношений водителя, службы такси и агрегатора имеет не только национальный, но и международный характер. В зарубежных государствах не выработано универсальной

модели правового регулирования платформенной занятости в области организации перевозок пассажиров легковым такси. Исследователи данной проблемы выделяют три базовых подхода к правовой квалификации платформенной занятости: признание возникающих отношений трудовыми через судебное решение (Сингапур, Малайзия, Индонезия, Нидерланды, от части Швеция, Норвегия, Дания); выделение самостоятельного правового института в рамках трудового законодательства (Испания, некоторые провинции КНР — Пекин, Чжэцзян и Чэнду); приданье водителю статуса самозанятого (Франция) или промежуточного статуса платформенного занятого (Индия) [URL: <https://rg.ru/2023/05/16/platformennaia-zaniatost-i-pravo.html> (дата обращения: 5 марта 2024 г.)].

Соотношение мирового и российского опыта показывает, что в пределах территории России крупные платформы, в том числе и действующие в сфере такси, предлагают водителям режим налогоплательщика на профессиональных доход (самозанятого) как наиболее выгодный экономически и легкий с правовой точки зрения для себя вариант узаконить отношения. Данную модель следует рассматривать как основной алгоритм выстраивания отношений между водителем, службой такси и агрегатором, удовлетворяющий желания всех участников, в том числе и государства (в рамках уплаты налога). Вопрос перевода таких отношений из гражданско-правовых в трудовые решается в судебном порядке. Такой подход соответствует современным зарубежным тенденциям, развивающимся по данному вопросу. «Платформенным трудящимся очень редко удается отстоять свой трудоправовой статус даже в ситуациях, когда признаки трудовых отношений налицо» [Лютов Н. Л., 2022]. Но все-таки имеются и единичные положительные для водителя такси решения судов о признании отношений между ним и компанией-посредником, работающей с компанией «Яндекс.Такси», трудовыми [решение Правобережного районного суда г. Липецка от 7 мая 2020 г. по делу № 2-4490/2019]. Но в большинстве случаев даже при наличии широкого спектра признаков, указывающих, что отношения следует квалифицировать как трудовые (например, предъявление требований к соблюдению платформенными занятymi правил внутреннего трудового распорядка, привлечение их к дисциплинарной ответственности, запрет на выбор заказа, введение тарифов компанией-посредником и агрегатором) российские суды отказывают в удовлетворении о переводе гражданско-правовых отношений в трудовые [решение Тушинского районного суда г. Москвы от 26 июня 2019 г. по делу № 2-2238/19; решение Замоскворецкого районного суда г. Москвы от 14 мая 2019 г. по делу № 2-2792/2019].

Проблемность в создании универсального алгоритма платформенной занятости или ее подведение под схему традиционных трудовых

отношений связана с нестандартностью отношений, с наличием двух лиц на стороне работодателя. В отсутствии надлежащего правового регулирования не решен вопрос, кто в данных отношениях является *de jure* работодателем: платформа или партнер платформы. Отдельные исследователи считают, что платформенная занятость «сломает» традиционное представление о субъектном составе наемного труда: «один работодатель — один работник». В настоящее время обосновывается концепция совместного или коллективного работодателя [Лютов Н. Л., 2018]. В Российской Федерации на научном уровне и в правовых позициях, выработанных судебной системой, преобладает точка зрения о сохранении стандартной модели структуры трудовых отношений, признав работодателем в условиях платформенной занятости (независимо от ее разновидностей) партнера сервиса [URL: <https://www.csr.ru/ru/research/platformennaya-zanyatost-vyzovy-i-vozmozhnye-resheniya/> (дата обращения: 5 марта 2024 г.)].

Значимость придания платформенной занятости статуса правового института трудового законодательства обусловлена тем, что основу данного сектора составляют трудящиеся, относящиеся к сегменту низкоквалифицированного труда, и нуждающиеся в дополнительной социальной поддержке со стороны работодателя и государства.

Медлительность (неторопливость) российского законодателя в данном направлении негативно влияет на правовой статус платформенных занятых. Для решения рассматриваемой проблемы следует обратить внимание на положительный опыт Великобритании о распространении социальных гарантий не только на трудящихся, находящихся в отношениях найма, но и на самозанятых. Английская правовая система в целях социального обеспечения более слабой стороны в отношениях водитель—платформа предлагает расширенно трактовать термин «трудящийся» и распространять действие социальных гарантий и льгот в том числе и на платформенных занятых [URL: <https://www.garant.ru/news/1631366/> (дата обращения: 5 марта 2024 г.)].

Таким образом, в настоящее время сохраняет свою актуальность вопрос о правовом регулировании платформенной занятости в области организации перевозок пассажиров легковым такси. Следует отметить, что в Российской Федерации развивается в данном направлении пост (последующее) регулирование. Возникшая прикладная проблема (стримительное развитие платформенной занятости в организации перевозок пассажиров такси) явилась стимулятором для формирования новейшего современного законодательства в данной сфере. В то же время сохраняется дилемма признания общественных отношений между водителем и онлайн-платформой, партнером сервиса гражданско-правовыми или трудовыми.

Для восполнения указанного пробела необходимо систему ТК РФ дополнить новым институтом (главой), посвященным платформенной занятости. Именно на уровне трудового законодательства признать новый формат нестандартного наемного труда. В то же время сохранить за водителем такси право выбора модели таких отношений: или в рамках самозанятого, индивидуального предпринимателя или в качестве наемного работника.

На современном этапе развития цифровой платформы вопрос о статусе платформенного занятого решается самостоятельно цифровыми платформами путем заключения договоров гражданско-правовой направленности. Если водитель не согласен с такой позицией, то ему предоставлена свобода выбора, в том числе возможность отказаться от заключения данного соглашения. В противном случае разрешение правового конфликта, связанного с определением правовой природы отношений между водителем такси, платформой и ее партнером, предлагают перенести в суд.

Гражданско-правовой характер отношений между водителем, службой такси и платформой не позволяет признать указанных лиц равноправными участниками отношений. Большой властью в продвижении своей модели организации оказания услуг обладает онлайн-платформа, осуществляющая постоянный контроль за исполнителем (водителем такси), лишая его практически всех социально-трудовых прав, предоставляемых наемному работнику в соответствии с трудовым законодательством. Восстановить такое равновесие возможно только путем признания платформенной занятости на федеральном законодательном уровне новейшей формой наемного труда.

Принимая во внимание столь бурный рост платформенной занятости, российскому законодателю необходимо создать достаточную нормативную базу и разработать надежную систему социальных гарантий. Самостоятельно российский бизнес не признает отношения с платформенными занятymi трудовыми. Так, в сфере перевозок пассажиров легковыми такси предприниматели квалифицируют такие отношения как предпринимательские и не видят места социальным гарантиям, предоставляемым трудовым законодательством.

Без вмешательства государства агрегаторы (но не водители) будут выбирать более выгодные для них модели взаимоотношений. При этом трудовой договор изначально оценивается как невыгодный. К сожалению, и практика, формируемая российскими судами, не поддерживает концепцию признания рассматриваемых правовых отношений трудовыми.

*Шевчук Анатолий Николаевич*

## **Примирительные процедуры по гражданским делам по спорам в сфере оказания услуг такси**

Развитие транспорта в Российской Федерации предполагает увеличение спектра оказания физическим и юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям и общественным организациям широкого спектра услуг. Среди них в последние годы отмечается значительное расширение услуг в сфере легкового такси.

Так, количество выполняемых заказов такси в час на 2023 г. достигло максимума за последние пять лет, следует из данных, предоставленных управляющей компанией в сфере транспортных услуг «ГТК-Холдинг». В опросе приняли участие 3000 водителей такси в возрасте от 25 до 50 лет, работающих в городах с населением более 1 млн человек. По данным на 1 марта 2023 г., один водитель в среднем выполнял три заказа в час. Аналогичный показатель в 2022 г. составлял 2,5 поездки, в 2021 — 2,6, отмечается в исследовании. Самый низкий показатель за пятилетие был зафиксирован в год начала пандемии короновируса — в 2020 г. он составлял 1,8 поездки в час. Смена 65% таксистов, по их словам, длится восемь часов, 13% работают по шесть-семь часов. 15% опрошенных проводят за рулем по 8—12 часов в день [Ведомости. 2023. 21 марта].

С точки зрения экономики, например, в 2022 г. отмечался незначительный спад показателей данного вида деятельности: по оценкам *BusinesStat*, в 2022 г. оборот рынка такси в России уменьшился с 990,0 до 985,1 млрд руб. Участниками рынка такси экономисты считали агрегаторов, легальных и нелегальных водителей, таксопарки. В 2022 г спрос на услуги такси упал на фоне роста цен и сокращения численности платежеспособной аудитории [[https://businesstat.ru/images/demo/taxi\\_russia\\_demo\\_businesstat.pdf](https://businesstat.ru/images/demo/taxi_russia_demo_businesstat.pdf) (дата обращения: 11 мая 2024 г.)].

В то же время в абсолютных цифрах количество поездок растет. Около 5 млн россиян пользуются такси ежедневно, не менее 60 млн передвигаются на такси регулярно в течение недели — пассажиропоток сопоставим с объемами перевозок на маршрутках, посчитали аналитики Финансового университета при Правительстве РФ [<https://mfd.ru/news/view/?id=2598996> (дата обращения: 10 мая 2024 г.)]. За шесть месяцев 2023 г. в Москве совершено 189 млн поездок. Это на 7% больше, чем за такой же период в прошлом году [[https://transport.mos.ru/mostrans/all\\_news/115701](https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/115701) (дата обращения: 10 мая 2024 г.)].

Развитие данных отношений вызвало необходимость принятия соответствующих правовых норм, направленных как на

совершенствование действовавших положений в сфере легкового такси, так и на регулирование новых отношений в данной области. В результате законодатель принял соответствующие нормативные правовые акты в виде специального закона об организации перевозок легковым такси и внес дополнения и поправки в действующее законодательство [Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»].

Расширение сферы перевозок легковым такси закономерно повлечет за собой увеличение споров, часть которых подведомственна арбитражным судам, а часть — судам общей юрисдикции.

К ведению арбитражных судов согласно ст. 27 и 28 АПК РФ относятся экономические споры, возникающие из гражданских правоотношений между юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, связанные с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельностью.

К компетенции судов общей юрисдикции согласно ст. 22 ГПК РФ относятся дела с участием физических лиц — потребителей услуг легкового такси, а также субъектов, оказывающих услуги по перевозке пассажира или багажа, а именно юридических лиц, индивидуальных предпринимателей [Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (п. 37 ч. 1 ст. 2)], которым в соответствии с законодательством РФ предоставлено право на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, а согласно п. 2 и 4 ст. 2 Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ — также служба заказа легкового такси и физическое лицо, применяющее специальный налоговый режим «Налог на профессиональный доход» и не являющееся индивидуальным предпринимателем. Как правило, истцами выступают граждане, а ответчиками — лица, оказывающие услуги по перевозкам легковым такси. Хотя не исключается и тот вариант, что истцами могут выступить субъекты по осуществлению перевозок легковым такси, а ответчиком — потребитель их услуг.

В настоящее время законодатель обоснованно делает акцент на то, чтобы судебные дела завершались мировым соглашением или принятием сторонами спора иных решений по результатам применения примирительных процедур, что находит поддержку и в теоретических работах юристов.

Согласно действующему закону суд в использовании примирительных процедур должен проявлять активность. Данное положение со стороны государства можно объяснить несколькими факторами: принятие

спорящими сторонами решения на взаимной основе позволит разрешить спор, не прибегая к возможному отложению производства, не задействуя последующие стадии гражданского судопроизводства, т.е. будет обеспечена процессуальная экономия; примирение сторон позволяет быстро и эффективно реализовать задачи судопроизводства по правильному и своевременному рассмотрению и разрешению дела; стороны получат справедливое разрешение спора без волокиты и, что немаловажно, сохранят доверие друг к другу в рамках будущего взаимодействия как субъектов отношений в сфере перевозок легковым такси; стороны минимизируют возможные для себя судебные расходы.

Такой подход крайне важен для отношений, возникающих в области перевозок легковым такси. Это связано с тем, что далеко не каждый пользователь данной услугой намерен и готов использовать судебные процедуры в полном объеме (т.е. использовать возможности всех стадий процесса), учитывая, что оспариваемые потери нередко представляются несоизмеримыми с затраченным на судебные тяжбы временем; цена иска, как правило, не представляется столь значимой для лиц, пользующихся услугами такси; судебные издержки могут быть соизмеримыми или больше цены иска. То есть судебная защита прав потребителя по данной категории дел в ее классическом варианте представляется не вполне адекватной с учетом имущественных затрат и потери времени по отношению к искомому результату, т.е. по отношению к защищаемому интересу.

В значительной степени разрешению такой ситуации могли бы служить примирительные процедуры, внедрение которых в наше законодательство и практику обоснованно производится с учетом зарубежного опыта и с учетом введения электронного правосудия в Российской Федерации.

Прежнее гражданское процессуальное законодательство в минимальной степени предусматривало возможность применения примирительных процедур. Точнее предусматривало возможность заключения сторонами мирового соглашения, но в чем может заключаться предшествующая этому процедуре и какова в этом роль суда — не определялось. Например, ст. 141 Гражданского процессуального кодекса РСФСР не содержала указаний, в отличие от действующей ст. 148 ГПК РФ, на то, что одна из задач подготовки дела к судебному разбирательству — примирение сторон. Также ст. 164 ГПК РСФСР содержала указание на возможность заключения сторонами мирового соглашения, без указания на то, что судья должен разъяснить право на примирение; при необходимости — обеспечить возможность использования сторонами примирительных процедур, как это предусмотрено действующими положениями ст. 169, 172, 173 ГПК РФ и нормами относительно новой главы ГПК РФ — 14.1 «Примирительные процедуры. Мировое соглашение».

В отличие от ГПК РСФСР, закреплявшего пассивную роль суда в достижении примирения сторон или в разрешении спора между ними на иных взаимных основаниях, предписывает суду (судье) принимать активные меры по склонению сторон обоюдному урегулированию спора. В частности, с учетом задач судопроизводства и интересов сторон:

- суд должен принимать меры для примирения сторон и содействовать им в урегулировании спора (ч. 1 ст. 153.1 ГПК РФ);
- одной из задач судопроизводства по гражданским делам, решать которую призван суд, является примирение сторон (ст. 148 ГПК РФ);
- в определении о подготовке дела к судебному разбирательству судья должен указать сторонам на возможность обратиться за содействием к суду или посреднику, в том числе медиатору, судебному примирителю, в целях урегулирования спора или использовать другие примирительные процедуры (ч. 1 ст. 147 ГПК РФ);
- выполняя подготовку дела к судебному разбирательству, судья должен содействовать примирению сторон, принимать меры по заключению сторонами мирового соглашения, в том числе по результатам проведения процедуры медиации, которую стороны вправе проводить на любой стадии гражданского процесса, разъясняет условия и порядок реализации данного права, существо и преимущества примирительных процедур (п. 5 ч. 1 ст. 150 ГПК РФ);
- если стороны решали использовать процедуру судебного примирения, суд утверждает выбранного сторонами судебного примирителя (п. 5 ч. 1 ст. 150 ГПК РФ);
- в ходе предварительного судебного заседания судья должен выяснить мнение сторон о возможности урегулирования спора (ч. 2 ст. 152 ГПК РФ);
- при проведении предварительного судебного заседания судья должен предложить сторонам использовать примирительные процедуры (ч. 2 ст. 152 ГПК РФ);
- суд должен определить срок применения примирительной процедуры, а также, учитывая интересы сторон, вправе продлить данный срок (ч. 3 ст. 153.3 ГПК РФ);
- в ходе судебного разбирательства, а именно после оглашения искового заявления, председательствующий должен выяснить, не желают ли стороны закончить дело заключением мирового соглашения или проведением других примирительных процедур, в том числе процедуры медиации (ст. 172 ГПК РФ);
- при заявлении соответствующих ходатайств судья разъясняет истцу, ответчику или сторонам последствия отказа от иска, признания иска или заключения мирового соглашения сторон (ч. 2 ст. 173 ГПК РФ).

В отличие от приведенных императивных норм законом предусмотрено, что суд может отложить разбирательство дела на срок, не превышающий

двух месяцев, по ходатайству сторон в случае их обращения за содействием к суду или посреднику, в том числе медиатору, судебному примирителю, а также в случае принятия сторонами предложения суда использовать примирительную процедуру (ч. 1 ст. 169 ГПК РФ). Учитывая, что суд в вопросе о примирении сторон должен исходить из их интересов, что следует из приведенных выше положений, то редакция ч. 1 ст. 169 ГПК РФ требует корректировки. На наш взгляд, отложение судебного разбирательства при намерении сторон использовать процедуру примирения — не право, а обязанность суда. Поэтому второе предложение ч. 1 ст. 169 ГПК РФ следует изложить в следующей редакции: «Суд обязан по ходатайству сторон, учитывая их интересы и выбранную ими лично или по предложению суда процедуру примирения, отложить разбирательство дела на срок, не превышающий двух месяцев».

Исходя из положений процессуального законодательства, участником примирительной процедуры может выступать и третье лицо, не заявляющее самостоятельные требования на предмет спора. Однако в нормах, обязывающих суд разъяснить право на использование примирительной процедуры, содействовать сторонам в достижении примирения, указаны только стороны. А стороны — это истец и ответчик. Поэтому в соответствующих положениях необходимо законодательно предусмотреть возможность участия в примирительных процедурах указанного вида третьих лиц.

Налоговым законодательством предусмотрены льготные нормы в случае заключения мирового соглашения. Они касаются возврата государственной пошлины (потребители при цене иска, не превышающей 1 млн руб., госпошлину не уплачивают). В частности, при заключении мирового соглашения, отказе истца от иска, признании ответчиком иска, в том числе по результатам проведения примирительных процедур, до принятия решения судом первой инстанции возврату истцу подлежит 70% суммы уплаченной им государственной пошлины, на стадии рассмотрения дела судом апелляционной инстанции — 50%, на стадии рассмотрения дела судом кассационной инстанции, пересмотра судебных актов в порядке надзора — 30% (п. 3 ч. 1 ст. 333.40 Налогового кодекса Российской Федерации). Полагаем, что данные положения суд должен разъяснить заинтересованным лицам при выполнении действий, направленных на принятие сторонами решения по применению примирительных процедур, и соответствующие нормы должны быть предусмотрены в ГПК РФ.

Гражданское процессуальное законодательство предусматривает широкий круг примирительных процедур, а именно: переговоры; посредничество; медиацию как вариант посредничества; судебное примирение. Круг возможных примирительных процедур законом не ограничен, и заинтересованные лица могут в своих интересах использовать иные процедуры, не предусмотренные законом.

В соответствии со ст. 153.7 ГПК РФ результатами примирения лиц, участвующих в деле, могут быть:

- мировое соглашение в отношении всех или части заявленных требований;
- частичный или полный отказ от иска;
- частичное или полное признание иска;
- полный или частичный отказ от апелляционной, кассационной жалобы, надзорной жалобы (представления);
- признание обстоятельств, на которых другая сторона основывает свои требования или возражения.

Судами общей юрисдикции согласно статистическим данным (см. табл.) рассматривается значительное количество дел в целом о защите прав потребителей, среди которых пока не выделяется такая категория, как споры в сфере перевозок легковым такси.

#### *Таблица*

#### **Статистические сведения о рассмотрении гражданских дел о защите прав потребителей [<http://www.cdep.ru/index.php?id=5> (дата обращения: 4 мая 2024 г.)]**

Рассмотрено всего дел	156 359	178 534	162 073
Удовлетворено требований	129 449	154 472	139 991
Из них удовлетворено в части	89 583	110 367	95 907
Отказано в удовлетворении	26 910	24 062	22 082
Прекращено дел	16 966	17 507	17 421
Из них в результате применения медиации и судебного примирения	53	51	71
Заключено мировых соглашений и прекращено производств	69 457	72 502	78 164
Проводились примирительные процедуры	7212	9851	12 906
Использовалось судебное примирение	1870	2010	2461
Заключено мировых соглашений по итогам судебного примирения	399	437	553
Проводилась процедура медиации	871	1124	1120
Заключено мировых соглашений по итогам медиации	256	367	363
Отказано в утверждении мирового соглашения	158	302	367

Анализ приведенных данных позволяет судить о том, что большинство требований судами удовлетворяются. В то же время около 70% требований из удовлетворенных разрешены в пользу истца частично, что свидетельствует о завышенных требованиях заявителя или о

недоказанности требований в полном объеме. Применение в такой ситуации примирительных процедур в виде обращения к незаинтересованному субъекту — посреднику, позволило бы уточнить позицию истца, возражения ответчика, а также выявить возможности для примирения, поскольку подавляющее большинство требований потребителей судами удовлетворяются. В рамках посредничества подобные услуги могли бы оказывать профильные учебные заведения или структуры, создаваемые с их участием, участием перевозчиков и общества защиты прав потребителей.

Как следует из статистических данных, судебное примирение применяется пока в незначительном количестве случаев, но «осторожная» тенденция к увеличению их числа отмечается. Такое положение, на наш взгляд, объясняется тем, что у населения сохраняется некоторое недоверие к судебной власти, а судебным примирителем выступает судья, хотя и пребывающий в отставке. В связи с этим ожидать преобладания случаев обращения к судебным примирителям не приходится.

Институт медиации также не нашел широкого применения. Здесь проблемы видятся в недостаточной информированности общественности, необходимости оплаты услуг медиатора, стоимость которых не всегда оправдана с точки зрения цены иска.

В то же время процент окончания производства по гражданским делам с заключением мирового соглашения весьма высок — 44% (2021 г.), 40% (2022 г.) и 48% (2023 г.). Это свидетельствует как минимум о двух обстоятельствах — активной роли суда в обеспечении решений сторон примириться, а также в востребованности примирительных процедур, в том числе на досудебных этапах. Если суд их применяет, то на такой шаг могли ориентировать стороны и заслуживающие доверия посредники, судебные примирители.

В последнем случае требуется повышать информированность потребителей услуг в сфере перевозок легковым такси о возможных примирительных процедурах. Такую информацию потребитель мог бы получать при оформлении заказа путем отправки соответствующей справки в виде СМС-сообщения. Но для этого потребуется выработать соответствующую процедуру в виде переговоров или посредничества, обозначив общие правила, место проведения и иные организационные вопросы.

Дискуссионным видится введение обязательности досудебного порядка разрешения споров в сфере перевозок легковым такси. Законом обязательный порядок не предусмотрен. Но исключать вовсе такую возможность не следует, обязательность переговоров до обращения в суд может быть определена договором. Однако такое положение требует широкого обсуждения заинтересованных сторон перевозчиков и их

организаций, потребителей и общества защиты прав потребителей, в целом общественности.

Таким образом, примирительные процедуры являются важным фактором развития форм защиты прав потребителей, особенно по спорам в сфере перевозок легковым такси, с учетом обновления в этой области законодательства. Совершенствование содержания и механизма применения примирительных процедур на досудебном и судебном этапах производства по делам в сфере перевозок легковым такси будет способствовать существенному повышению как уровня защиты прав потребителей в этой области, так и эффективности правосудия.

УДК 347.763

**Шевчук Анатолий Николаевич,**  
кандидат юридических наук, профессор,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

## **Первый учебник для практикующих юристов транспортного комплекса**

**Аннотация.** Статья представляет собой рецензию на учебное издание [Корякин, В. М. Правовая работа в транспортных организациях : учебник и практикум. — Москва : Юридический институт РУТ (МИИТ), 2024. — 417 с.], подготовленное известным специалистом в области транспортного права доктором юридических наук, профессором В. М. Корякиным. В книге представлены учебно-дидактические материалы, раскрывающие вопросы профессиональной деятельности юристов в транспортных организациях. Издание предназначено для студентов транспортных вузов, а также может быть использовано в системе профессиональной переподготовки и повышения квалификации специалистов юридических подразделений транспортных организаций.

**Ключевые слова:** правовая работа; транспортное право; транспортная деятельность; юридическое подразделение; юрисконсульт.

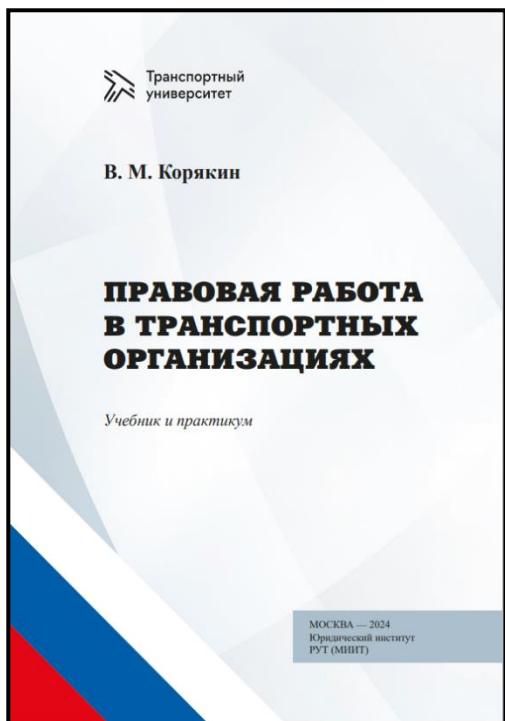
**Anatoly N. Shevchuk,**  
Candidate of Law, professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

## **The first course book for practicing lawyers in the transport complex**

**Abstract.** The current paper is a review of the educational publication [Koryakin, V. M. Legal work in transport organizations: course and practice books. - Moscow: Law Institute RUT (MIIT), 2024. - 417 p.], prepared by a well-known specialist in the field of transport law, Doctor of Law, professor V. M. Koryakin. The books present educational and didactic materials on the issues related to the professional activities of lawyers in transport organizations. The publication is targeted on the students of transport universities, and can also

be used in the system of professional additional training and advanced training of specialists in legal departments of transport organizations.

**Keywords:** legal work; transport law; transport activities; legal department; legal advisor.



Важнейшим условием реализации грандиозных планов развития транспортной отрасли, обозначенных 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), является совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, правового обеспечения повседневной деятельности транспортных организаций. В этих целях в системе органов управления транспортным комплексом и в транспортных организациях созданы и функционируют юридические

подразделения (правовые департаменты, юридические отделы и службы и т.п.), в штатных расписаниях транспортных компаний имеются должности юрисконсультов. Основным предназначением юридических подразделений является организация и проведение правовой работы, содержанием которой является юридическое сопровождение деятельности транспортных организаций.

Обязательным квалификационным требованием к лицам, замещающим должности в юридических подразделениях органов управления транспортом и транспортных компаний, является наличие у них юридического образования. Распоряжением Правительства РФ от 6 февраля 2021 г. № 255-р утверждена Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, в которой в числе прочих обозначен целевой ориентир транспортных образовательных организаций на подготовку квалифицированных кадров для сферы транспортного права.

В связи с этим будущие транспортные юристы за время обучения по образовательным программам в сфере юриспруденции должны получить комплекс знаний, умений и навыков в сфере организации и практического осуществления правовой работы.

Решение задачи подготовки квалифицированных юристов для транспортной отрасли невозможно без учебно-методического

обеспечения, специализированных учебных изданий, в которых бы в доступной для обучаемых форме излагались основные положения, отражающие вопросы теории и практики профессиональной деятельности юристов транспортных организаций.

Именно для решения данных задач в издательстве Юридического института РУТ (МИИТ) вышло первое в стране учебное издание «Правовая работа в транспортных организациях», предназначенное для практикующих юристов-транспортников. Его автором является известный специалист в области транспортного права, профессор кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» доктор юридических наук, профессор Корякин Виктор Михайлович.

Книга объединяет учебник и практикум и является специализированным учебным изданием, в котором в систематизированном виде представлены учебные материалы, раскрывающие особенности организации и проведения правовой работы в транспортных компаниях.

Под *правовой работой в транспортной организации* автор рецензируемой книги предлагает понимать комплекс мер нормотворческой, правоисполнительной, правоприменительной и правовоспитательной направленности, осуществляемых с использованием правовых средств органами управления, должностными лицами, юридическими подразделениями организации в пределах их компетенции в целях обеспечения законности и правопорядка, защиты прав и законных интересов организации и ее работников, правового обеспечения достижения организацией ее уставных целей и задач.

Структурно издание состоит из общей и особенной частей.

*Общая часть* учебника включает следующие разделы.

1. *Теоретико-методологические основы правовой работы.* Здесь рассмотрены понятие, сущность и содержание правовой работы, ее принципы и функции, представлен генезис правовой работы как вида юридической деятельности. Отдельно показаны особенности организации правовой работы в зарубежных государствах.

2. *Правовые основы деятельности юридических подразделений в транспортных организациях.* В данной главе учебника изложены основные требования федерального законодательства к организации и деятельности юридических подразделений, раскрыты структура, задачи и основные функции Департамента правового обеспечения и законотворческой деятельности Минтранса России, структура и полномочия юридических подразделений федеральных органов исполнительной власти, подведомственных Минтрансу России (Ространснадзора, Росавиации, Росавтодора, Росжелдора, Роморречфлота). Значительное место уделено задачам и функциям Правового департамента ОАО «РЖД».

*3. Кадровое обеспечение правовой работы в транспортных организациях.*

В этом разделе раскрыты содержание и основные требования образовательных стандартов к уровню подготовки специалистов юридического профиля, проанализированы должностные обязанности юриста транспортной организации, изложены основные требования профессиональных стандартов специалистов юридического профиля.

*4. Организация и руководство правовой работой в транспортной организации.* В главе изложены основные направления организации эффективной деятельности юридических подразделений и юристов организации, проанализированы понятие и сущность методического руководства правовой работой, показаны порядок и содержание планирования правовой работы в организации, предложена методика оценки состояния правовой работы.

*Особенная часть* рецензируемого учебника представлена следующими разделами.

*5. Нормотворческая деятельность в транспортных организациях.* В данном разделе учебника раскрываются основы нормотворческой деятельности Минтранса России и подведомственных ему федеральных органов исполнительной власти, изложен порядок государственной регистрации нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, проанализированы основные требования, предъявляемые к локальным правовым актам транспортных организаций, изложен порядок проведения правовой и антикоррупционной экспертизы проектов правовых актов.

*6. Договорная и претензионная работа в транспортной организации* — исключительно важное направление правовой работы. В главе, посвященной данному вопросу, изложены теоретические основы договорной работы в транспортных организациях, показана роль юридических подразделений в организации договорной работы, подробно раскрыто содержание транспортных договоров, дано описание сущности и содержания претензионной работы в транспортных организациях.

*7. Правовая работа по обеспечению законности и правопорядка в транспортных организациях.* Автор учебника в данном разделе раскрывает понятие законности и правопорядка в транспортной организации, показывает роль юридической службы в обеспечении трудовой дисциплины. Отдельное внимание уделено вопросам организации правового обучения, правового воспитания и юридического консультирования работников, а также организации работы с обращениями граждан в транспортной организации.

*8. Правовое обеспечение участия транспортных организаций в гражданском и административном судопроизводстве.* В главе, посвященной данному направлению правовой работы, описан порядок подготовки исковых заявлений в транспортных организациях, раскрыта

последовательность действий юридического подразделения при поступлении иска к транспортной организации, уделено внимание деятельности представителей сторон при рассмотрении дела в суде первой инстанции, а также их деятельности при пересмотре судебных решений.

Каждая глава учебного издания сопровождается перечнем вопросов для самоконтроля, тестовыми заданиями, а также перечнем дополнительной литературы для более углубленного изучения соответствующей темы.

Актуальность, востребованность и своевременность издания рецензируемого учебника и практикума определяется тем, что в учебный план подготовки бакалавров гражданско-правового профиля (год приема 2023 г.) включена специальная учебная дисциплина «Правовая работа в организации», которая будет реализовываться на 4 курсе в 8 семестре обучения. Целью освоения указанной учебной дисциплины является формирование компетенций, необходимых обучающемуся для исполнения обязанностей по предстоящему должностному назначению выбранного направления профессиональной деятельности.

Задачами дисциплины являются:

- овладение обучаемыми приемами и способами организации и проведения правовой работы в организации;
- формирование у обучаемых компетенций, установленных учебным планом: ПК-2 — способность формировать юридические документы; ПК-6 — способность давать квалифицированные юридические заключения и консультации в конкретных видах юридической деятельности;
- формирование у обучаемых навыков правового обеспечения повседневной деятельности организации.

Обучение по учебной дисциплине «Правовая работа в организации» предполагает, что по его результатам обучающийся будет:

а) знать:

- теоретические основы организации и проведения правовой работы;
- теоретические основы правового обеспечения повседневной деятельности организации;

б) уметь:

- применять в практической деятельности правовые знания, полученные в ходе освоения учебной программы по юриспруденции;
- проводить юридическое консультирование руководителей и работников по правовым вопросам, возникающим в деятельности организации;
- представлять интересы организации в судах, в государственных и муниципальных органах, перед иными организациями;

в) владеть:

- навыками планирования правовой работы в организации;

- основными способами и формами правовой экспертизы договоров и иных документов, разрабатываемых в организации;
- навыками подготовки проектов локальных правовых актов организации.

Подготовленный профессором В. М. Корякиным издание призвано оказать помощь студентам в освоении учебной дисциплины «Правовая работа в организации». Кроме того, оно будет полезно для студентов вузов, обучающихся по юридическим направлениям подготовки, а также для преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов, интересующихся современными проблемами правоприменительной деятельности на транспорте. Учебник может быть также использован в системе профессиональной переподготовки и повышения квалификации работников транспортного комплекса, в обязанности которых входит решение вопросов правового обеспечения повседневной деятельности транспортных организаций.

<b>ТРЕБОВАНИЯ</b> к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Вестник Юридического института МИИТ»	<b>REQUIREMENTS</b> for the materials submitted for publication in the journal “Bulletin of the Law Institute of MIIT”
<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><b>Статья представляется</b> в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru.</p> <p><b>Адрес редакции:</b> 127994, г. Москва, ул. Образцова, д 9, стр. 9, учебный корпус 6.</p> <p><b>Объем статей</b> — 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>При наборе текста необходимо использовать шрифт «Times New Roman». Размер шрифта для основного текста статей — 14. Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).</p> <p>Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в квадратных скобках по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка».</p> <p><b>Название статьи</b> приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.</p> <p><b>Сведения об авторах</b> приводятся на русском и английском языках:</p> <p>фамилия, имя, отчество всех авторов полностью;</p> <p>полное название организации — места работы каждого автора в именительном</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>The paper should be printed in Microsoft Word format, Times New Roman, font-size 14 Pt. 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 Р 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference».</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:</p> <p>surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author;</p> <p>official name of the organization in Nominative case (where EACH author</p>

падеже, ее полный почтовый адрес; должность, звание, ученая степень каждого автора; адрес электронной почты для каждого автора.

**Аннотация** — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200—250 слов на русском и английском языках.

**Ключевые слова** приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.

В конце статьи приводится **список литературы**, в котором необходимо указать научные источники. Нормативный материал в список литературы не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0. 100-2018.

**Статьи рецензируются.** Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала.

Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.

В журнале используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.

works) with its full postal address; position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author; contacts (an e-mail) of EACH author.

**An abstract** is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200—250 words is recommended both in Russian and in English.

**Keywords** are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.

At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.

**All papers are peer reviewed.** The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material. The text originality should be not less than 75% of the total paper.

There are used abbreviated names of state authorities in accordance with the List of full and abbreviated names of Federal executive authorities established by the order of the Presidential Administration of the Russian Federation together with the Government Office of the Russian Federation of July 16, 2008 No. 943/788.