

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Саратовская государственная юридическая академия»

# **ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА: МЕЖДИСЦИПЛИНАРНЫЙ АСПЕКТ**

*Сборник по материалам I Всероссийской  
научно-практической конференции*

*(г. Саратов, 18 марта 2022 г.)*

Саратов  
2023

© Саратовская государственная  
юридическая академия, 2023  
ISBN 978-5-7924-1968-1

УДК 34(063)  
ББК 67.0я43  
Т33

**Тенденции развития транспортного законодательства: междисциплинарный аспект** [Электронный ресурс] : сборник по материалам I Всероссийской научно-практической конференции (г. Саратов, 18 марта 2022 г.) / Саратовская государственная юридическая академия. – Саратов : Изд-во Сарат. гос. юрид. акад., 2023. – 119 с. – URL: <http://www.cгюа.рф/ru/science-nauchnoe-studencheskoe-obshchestvo/nauchnye-izdaniya>

ISBN 978-5-7924-1968-1

Сборник содержит тезисы докладов участников I Всероссийской научно-практической конференции «Тенденции развития транспортного законодательства: междисциплинарный аспект», организованной Институтом прокуратуры Саратовской государственной юридической академии 18 марта 2022 г. В научных работах отражены актуальные проблемы правового регулирования транспортного законодательства, а также вопросы развития обеспечения транспортной безопасности.

Предназначен для практических работников, преподавателей, аспирантов, магистрантов юридических вузов и обучающихся образовательных организаций высшего образования, интересующихся правовыми проблемами.

Публикуется в авторской редакции, согласованной с научными руководителями.

Текстовое электронное издание

Минимальные системные требования: браузер Yandex (23.11.3.955), Google Chrome (118.0.5993.71), Firefox (121.0.1) и т.п.; скорость подключения к сети Интернет – 5 Мбит/с и выше.

Дополнительные программные средства: Adobe Reader Acrobat 6.0 или более поздние версии.

**УДК 34(063)**  
**ББК 67.0я43**

ISBN 978-5-7924-1968-1

© Саратовская государственная  
юридическая академия, 2023

## СОДЕРЖАНИЕ

<i>А. М. Абакаров</i> ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СМАРТ-КОНТРАКТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ . . . . .	5
<i>А. А. Абоян, Д. В. Парин</i> БОРЬБА С ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТЬЮ – ЗЕРКАЛО РЕПРЕССИВНОСТИ УГОЛОВНОГО ЗАКОНА. . . . .	11
<i>Ю. Е. Артамасова</i> ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРОЙ. . . . .	18
<i>В. И. Гавриков</i> ОТДЕЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ . . . . .	27
<i>Е. А. Гальчун, И. В. Новичков</i> ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА ПО БИОМЕТРИИ . . . . .	34
<i>Н. В. Горбач</i> ПРИЧИНЫ НАЗНАЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОЙ И ИНЫХ ВИДОВ ЭКСПЕРТИЗ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ КРУШЕНИЙ И АВАРИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ, А ТАКЖЕ ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ ТРАНСПОРТНЫХ СОБЫТИЙ . . . . .	41
<i>А. С. Дроганова</i> БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ И ПЕРСПЕКТИВА ИХ ВНЕДРЕНИЯ В РОССИЙСКУЮ ПРАВОВУЮ СИСТЕМУ . . . . .	47
<i>П. Л. Липович, К. С. Чернова</i> ПРОБЛЕМНЫЙ АСПЕКТ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ БУКСИРОВКИ НА РАЗЛИЧНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА . . . . .	53
<i>А. В. Зенин</i> РОЛЬ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ГОРОДАХ. . . . .	60

<i>А. А. Копасова, В. А. Лимберг</i> ПРОБЛЕМЫ ОВЕРБУКИНГА В СФЕРЕ АВИАСООБЩЕНИЯ . .	66
<i>С. В. Малая</i> ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ВНЕДРЕНИЯ ЦИФРОВИЗАЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ И В ЛОГИСТИКЕ. . . . .	72
<i>А. М. Мельникова</i> О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ЗАЩИТЕ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА . . . . .	78
<i>К. В. Мефодьева, Е. С. Плясунова</i> К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ (НА ПРИМЕРЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ). . . . .	84
<i>Д. П. Осипова, Н. С. Риманова</i> ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ. . . . .	91
<i>Г. С. Сариев</i> ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ – ОСНОВА ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ. . . . .	98
<i>В. Н. Ситник</i> МОРАЛЬНО-ЭТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ УСТАНОВЛЕНИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ АВТОНОМНОГО ТРАНСПОРТА . . . . .	103
<i>И. А. Угольников</i> ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ . . . . .	109
<i>А. А. Харитонова, Р. Р. Сафина</i> ОСОБЕННОСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В КНР И РФ . . . . .	115

*А. М. Абакаров*

*Всероссийский государственный университет юстиции  
Северо-Кавказский институт  
(Россия, Махачкала)*

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СМАРТ-КОНТРАКТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Аннотация.** Раньше нам казалось утопичным заключить договор на расстоянии, но сегодня мы совершаем сделки, обмениваемся важными документами, находясь на различных континентах. Цифровизация общества позволила совершать сделки за считанные секунды путем нажатия нескольких клавиш. Однако наряду с прогрессом появляются правовые вопросы, так как отсутствие правовых механизмов дает право на злоупотребление. На сегодняшний день законодательство показывает, что прогресс опережает право. Отсутствие законодательного закрепления некоторых категорий цифровых смарт-контракт, криптовалюта, метавселенная увеличивает не только злоупотребление прав, но и сильно влияет на развитие экономического сектора нашей страны. Целью работы является комплексный анализ умных контрактов и его правовое обоснование.

**Ключевые слова:** смарт-контракт, блокчейн, Ethereum, криптовалюта, цифровые права.

*А.М. Abakarov*

*All-Russian State University of Justice  
North Caucasus Institute  
(Russia, Makhachkala)*

## **LEGAL REGULATION OF SMART-CONTRACT IN THE RUSSIAN FEDERATION**

**Annotation.** In accordance with the natural utopian switching to remoteness, but today we are drastically reducing, reducing the important and important factors associated with various continents. Digital detection society detection in seconds, the search path is a few keys. Be that as it may, the absence of legal mechanisms gives the right to abuse. To date, legislation shows that progress is ahead of the law. The inaccessibility of capturing some digital groups: smart contract, cryptocurrency, metauniverse, associated not only with the abuse of rights, but also with strong properties for the development of the economic sector of our country. The purpose of our work is a comprehensive analysis of smart conflicts and its legal justification.

**Keywords:** smart contract, blockchain, Ethereum, cryptocurrency, digital rights.

Эпоха цифровизации позволила человеку решить много проблем. Однако каждая инновация носит как положительный, так и отрицательный аспект. Многие вопросы до сих пор остаются за рамками правового регулирования, как правило, вызывая проблемы в нашей системе. Одним из таких насущных вопросов является правовое регулирование смарт-контракта в Российской Федерации.

Идея умного договора была предложена в 1996 г. Ником Сабо, который описывал смарт-контракт как «цифровое представление набора обязательств между сторонами, включающее в себя протокол исполнения этих обязательств»<sup>1</sup>. В него прежде всего входит код (набор условий), позволяющий реализовать права и обязанности сторон. Реализация прав и обязанностей происходит автоматически на основе юридических фактов, то есть в соответствии с этапами смарт-контракта. Концепция претворилась на практике впервые после внедрения блокчейн-технологии Ethereum. Технология смарт-контракта сегодня применяется уже во многих системах, причем не только на блокчейне, но наибольшее распространение получила именно при использовании Ethereum<sup>2</sup>.

В научной литературе впервые в качестве смарт-контракта упоминается вендинговый автомат, покупатель оплачивает необходимое и автоматически получает свой “товар”. Однако на текущем уровне уместнее привести пример с оплатой мобильной связи, когда ваш баланс сим-карты (при наступлении определенного порога) пополняется автоматическим списанием средств с кредитной карты – без посредников, без лишних действий. Смарт-контракты позволяют автоматизировать платежи, снизить неопределенность и экономические риски. При этом сама идея о прозрачности всех транзакций (т.е. решение вопроса доверия в обществе), о защите от внесения изменений, об отсутствии ненужных посредников (нотариусов, адвокатов и третьих лиц.), самоисполнимости (оставляет меньше шансов не заплатить, скрыть факты,

---

<sup>1</sup> Сабо Н. Умные контракты (Четвертая революция стоимости). URL: <http://old.computerra.ru/1998/266/194332/> (дата обращения: 18.02.2018).

<sup>2</sup> Волос А.А. Концепция правового регулирования отношений, осложненных использованием смарт-контрактов: монография / под общ. ред. М.: Проспект, 2021. С. 14.

пропустить срок)<sup>1</sup> – воплощении этого в алгоритме, является социально-экономической обусловленностью смарт-контракта.

Отправной точкой реализации смарт-контрактов является закрепление цифровых прав в российском законодательстве. Это произошло относительно недавно – в марте 2019 г. Данное закрепление послужило основой для дальнейших дискуссий о развитии правового регулирования умных контрактов в российском праве. При этом правовое регулирование смарт-контрактов невозможно без глубокого и всестороннего исследования вопроса о значении смарт-контрактов в современном обществе.

По мнению А.А. Волоса, смарт-контракт – это не отдельный вид договора. Смарт-контрактом может выступать договор купли-продажи, договор аренды и другие договорные конструкции. Смарт-контракт представляет собой особую форму договора (электронная форма на основе специального программного кода) и предопределяет специфику порядка и способов заключения договора, осуществления прав и исполнения обязанностей сторон, прекращения договорных отношений. Кроме того, смарт-контракт не является какой-либо новой правовой конструкцией, которая противоречила бы всем имеющимся принципам договорного права и нормам законодательства об отдельных договорах<sup>2</sup>.

Можно выделить следующие отличительные признаки умных контрактов от классических правовых договоров:

- 1) электронный способ фиксации условий договора;
- 2) способность использования электронной подписи;
- 3) упрощение поиска наружных условий, являющееся знаком будущего возникновения того или иного обязательства и т.д.

Значение умных контрактов нужно рассматривать с точки зрения их практического применения. Применение смарт-контрактов носит большой спектр. Ярким примером того может стать доставка купленного товара, в особенности система AlibabaEscrow. К примеру, покупая товар на просторах интернета, денежные средства покупателя переводятся и хранятся на счете третьего лица до тех пор, пока лицо, желающее приобрести товар, не подтвердит, что оно получило свой заказ. Примером смарт-контракта на базе блокчейна является аренда

---

<sup>1</sup> *Вашкевич А.* Пять выводов о смарт-контрактах. URL: [https://zakon.ru/blog/2017/12/27/pyat\\_vyvodov\\_o\\_smart-kontraktah](https://zakon.ru/blog/2017/12/27/pyat_vyvodov_o_smart-kontraktah)

<sup>2</sup> *Волос А.А.* Концепция правового регулирования отношений, осложненных использованием смарт-контрактов: монография / под общ. ред. М.: Проспект, 2021. С. 28–29.

транспортного средства. Согласно данному примеру мотор арендованного автомобиля заработает только тогда, когда будет своевременно внесена арендная плата.

Прагматичность смарт-контрактов заключается не только в безопасных и быстрых транзакциях и автоматических платежах. Можете ли вы поверить, что такой контракт может спасти вашу жизнь, например, предотвратить сердечный приступ? На самом деле может.

Например, вы носите браслет отслеживания здоровья, который регистрирует ваше сердцебиение и артериальное давление и регулярно передает эти данные в блокчейн. Когда какой-либо из индексов превышает норму, умный контракт вызывает уведомление, которое вы получаете на свой телефон. Таким образом, вы будете предупреждены, если что-то пойдет не так, и у вас будет достаточно времени, чтобы принять лекарство и предотвратить болезнь. При этом блокчейн удобен для безопасного хранения результатов клинических испытаний, поскольку он гарантирует конфиденциальность пациентов<sup>1</sup>.

На наш взгляд, финансовый сектор является самой приоритетной сферой применения умных контрактов на базе блокчейн. Авторы предлагают его различные сферы применения. Но мы можем не согласиться, поскольку не каждый сможет сгенерировать смарт-контракт. Для этого требуется помощь программиста и дополнительные денежные средства, что является одной из проблем на сегодняшний день.

Технология блокчейн стала толчком к развитию криптовалют и смарт-контрактов. Действительно, эксперты Market Research Future прогнозируют, что ежегодный рост на рынке смарт-контрактов составит 32%, а к 2023 г. сумма по итогам заключения смарт-контрактов составит 300 млн долларов<sup>2</sup>.

В качестве еще одного примера можно привести современный договор страхования, который исполняется автоматически, ввиду наступления страхового случая. Думается, что договор страхования от задержки или отмены рейса с авиационной компанией, целесообразно урегулировать умным контрактом. К примеру, когда наступает страховой случай (рейс задерживается), тогда благодаря умному контракту застрахованный получает компенсацию, без необходимости заполнить

---

<sup>1</sup> Концепция правового регулирования отношений, осложненных использованием смарт-контрактов: монография / под общ. ред. А. А. Волоса. М.: Проспект, 2021. С. 52.

<sup>2</sup> Smart Contracts Market Research Report – Global Forecast to 2023. May, 2019. URL: <https://www.marketresearchfuture.com/reports/smart-contracts-market-4588> (дата обращения: 21.05.2019).



ния какой-либо формы и, следовательно, без необходимости обрабатывать запросы компании.

Приведенные примеры показывают, что с развитием технологий будут все больше распространяться подобные договоры, все чаще мы будем сталкиваться с ними в финансово-кредитной и банковской сферах, при принятии управленческих решений, например, при осуществлении электронного голосования в органах управления юридического лица. Более того, умные контракты можно рассматривать как альтернативу нотариальным действиям, за исключением случаев сделок, не допускающих применение технологий (например, завещание). Также можно сказать, что использование умных контрактов будет целесообразно применять при однотипных сделках (например, рамочное соглашение). Однако на данный момент система блокчейн-технологии является дорогой и, соответственно, применение ее в сделках на рынке недорогих товаров и услуг является нецелесообразным. На данном этапе развития стоит вопрос об обеспечении всеобщей доступности подобных технологий.

Исходя из вышеприведенных примеров применения смарт-контрактов в различных областях деятельности само по себе напрашивается мнение о том, что смарт-контракты больше относятся к способу оформления и исполнения сделки, чем к отдельному виду договоров. Думается, что данное мнение имеет место быть для применения такой системы на начальном этапе использования умных контрактов. При заключении особо сложных сделок можно допустить существование письменного договора только в качестве апробации новых технологий. Причем умный контракт послужил бы способом автоматизации исполнения обязательств, что в свою очередь само по себе является новеллой в договорных отношениях.

Помимо этого, на наш взгляд, налицо еще одна недоговоренность относительно смарт-контрактов: заключение договора происходит автоматически на специальной платформе и реален риск того, что они могут быть заключены лицами, не имеющими на это законное право (к примеру, по причине ограничений гражданским кодексом либо в отношении объектов, ограниченных в обороте). Поэтому законодателю следует упомянуть как список возможных участников, так и перечень предметов, указанных в договорах, заключенных в форме умных контрактов.

Так же полагаем, что законодатель в значительной степени выиграл, если бы урегулировал вопрос об ответственности сторон за неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательств по смарт-контрактам. Данный вопрос усложняется еще и отсутствием какой-либо

судебной практики в отношении смарт-контрактов. Как мы видим, юридическое сообщество должно выработать определенные подходы, направленные на интеграцию смарт-контрактов в реалиях российского договорного права<sup>1</sup>.

Таким образом, можно сделать вывод, что ввиду неопределенных подходов к юридической сущности смарт-контрактов положения гражданского законодательства носят лишь декларативный характер. Законодатель пока не обозначает смарт-контракты обособленным видом традиционного правового договора. Цифровые технологии бурно развиваются, и законодателю необходимо выработать твердые правовые положения об умных контрактах, вероятно, как об обособленном виде правовых договоров.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. *Сабо Н.* Умные контракты (Четвертая революция стоимости). URL: <http://old.computerra.ru/1998/266/194332/> (дата обращения: 18.02.2018).

2. *Вашкевич А.* Пять выводов о смарт-контрактах. [https://zakon.ru/blog/2017/12/27/pyat\\_vyvodov\\_o\\_smart-kontraktah](https://zakon.ru/blog/2017/12/27/pyat_vyvodov_o_smart-kontraktah)

3. *Волос А. А.* Концепция правового регулирования отношений, осложненных использованием смарт-контрактов: монография / под общ. ред. М.: Проспект, 2021.

4. *Юрасов М. Ю.* Смарт-контракт и перспективы его правового регулирования в эпоху технологии блокчейн / М. Ю. Юрасов, Д. А. Поздняков. URL: [https://zakon.ru/blog/2017/10/9/smartkontrakt\\_i\\_perspektivy\\_ego\\_pravovogo\\_regulirovaniya\\_v\\_epohu\\_tehnologii\\_blokchejn](https://zakon.ru/blog/2017/10/9/smartkontrakt_i_perspektivy_ego_pravovogo_regulirovaniya_v_epohu_tehnologii_blokchejn) (дата обращения: 09.03.2021).

5. Smart Contracts Market Research Report – Global Forecast to 2023. May, 2019 // URL: <https://www.marketresearchfuture.com/reports/smart-contracts-market-4588> (дата обращения: 21.05.2019).

6. URL: <https://rg.ru/2020/05/02/kto-ispolzuet-umnye-kontrakty-i-chemoni-luchshe-tradicionnyh.html> <https://nakamotoinstitute.org/the-idea-of-smart-contracts/>

---

<sup>1</sup> *Юрасов М. Ю.* Смарт-контракт и перспективы его правового регулирования в эпоху технологии блокчейн / М. Ю. Юрасов, Д. А. Поздняков. URL: [https://zakon.ru/blog/2017/10/9/smartkontrakt\\_i\\_perspektivy\\_ego\\_pravovogo\\_regulirovaniya\\_v\\_epohu\\_tehnologii\\_blokchejn](https://zakon.ru/blog/2017/10/9/smartkontrakt_i_perspektivy_ego_pravovogo_regulirovaniya_v_epohu_tehnologii_blokchejn) (дата обращения: 09.03.2021).

*А. А. Абоян, Д. В. Парин*  
*Дальневосточный федеральный университет*  
*Юридическая школа*  
*(Россия, Владивосток)*

## **БОРЬБА С ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТЬЮ – ЗЕРКАЛО РЕПРЕССИВНОСТИ УГОЛОВНОГО ЗАКОНА**

**Аннотация.** В статье авторы анализируют изменения главы 27 Уголовного кодекса Российской Федерации, произошедшие в период с 2019 года по 2021 год. Авторы указывают, что законодательные изменения, принятые в целях борьбы с транспортной преступностью, являются частным проявлением ужесточения уголовного закона. Избранная на сегодняшний день законодателем уголовно–правовая политика отличается непоследовательностью и общей необоснованностью, которые приводят к разбалансированности уголовного закона.

**Ключевые слова:** ужесточение уголовного закона, транспортные преступления, категоризация преступлений, административная преюдиция, уголовно–правовая политика.

*A. A. Aboyan, D. V. Parin*  
*Far Eastern Federal University*  
*School of the Law*  
*(Russia, Vladivostok)*

## **THE FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME IS A MIRROR OF THE REPRESSIVENESS OF THE CRIMINAL LAW**

**Abstract.** In the article, the authors analyze the changes in Chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation that occurred in the period from 2019 to 2021. The authors point out that the legislative changes adopted in order to combat transport crime are private manifestations of the tightening of the criminal law. The criminal law policy chosen by the legislator today is characterized by inconsistency and general unreasonableness, which lead to an imbalance of the criminal law.

**Keywords:** tightening of the criminal law, transport crimes, categorization of crimes, administrative prejudice, criminal law policy.

На сегодняшний день с сожалением стоит признать, что неотъемлемыми спутниками Уголовного кодекса России стали его бессистемность, фрагментарность, внутренняя разбалансированность<sup>1</sup>. Во многом укреплению подобной характеристики отечественного уголовного закона способствовала политика «кнута и пряника», отличающаяся своим зигзагообразным характером, укладывающимся в диапазоне от подчеркнуто демонстративного ужесточения уголовной репрессии до явно необоснованного (под лозунгом либерализации) ее ослабления<sup>2</sup>. И если законодательные инициативы о введении судебного штрафа, а в дальнейшем и уголовного проступка являются квинтэссенцией гуманизации и либерализации, то изменения главы 27 Уголовного кодекса России как непосредственно, так и лишь связанные с ней становятся отражением процесса ужесточения уголовного закона.

Безусловно, своего рассмотрения заслуживают все изменения главы 27, произошедшие за годы существования Уголовного кодекса, однако, представляется, что анализ нововведений последних трех лет являются достаточным для того, чтобы сложить общую картину уголовно-правовой политики в сфере усиления репрессии в рамках как отдельно взятой главы, так и всего Уголовного кодекса России.

Во-первых, особое внимание следует уделить федеральному закону от 17 июня 2019 г. № 146-ФЗ, положениями которого неосторожные преступления в очередной раз после 2001 года получили статус тяжких преступлений<sup>3</sup>. «Перекатегоризация» была, в первую очередь, обусловлена увеличением сроков лишения свободы за совершение преступления, предусмотренными статьями 263 и 264 УК РФ, повлекшие за собой тяжкие последствия и совершенные в состоянии опьянения. Как указывают авторы законопроекта, целью предложенных изменений является, во-первых, соотнесение уголовно-правовых санкций с реальной общественной опасностью совершенных деяний, во-вторых, усиление превентивной функции уголовного закона и «уменьшение количества ДТП в состоянии опьянения и уровня смертности в результате их совершения». Неявной, но преследуемой целью является также и попытка сокращения числа лиц, освобожденных от уголовной ответственности, при совершении преступлений, предусмотренных

---

<sup>1</sup> *Коробеев А. И.* Уголовно-правовая политика России: от генезиса до кризиса. М.: Юрлитинформ, 2019. С. 264.

<sup>2</sup> *Голык Ю. В., Коробеев А. И.* Зигзаги уголовно-правовой политики России: из огня да в полымя // *Общество и право.* 2017. № 3. С. 18.

<sup>3</sup> *Звечаровский И. Э.* Неосторожные тяжкие преступления // *Законность.* 2020. № 1. С. 45.

статьями 263 и 264 УК РФ. Поскольку практически все основания освобождения от уголовной ответственности, за исключением истечения сроков давности, обусловлены фактов совершения впервые преступления небольшой или средней тяжести, то отнесение «транспортных преступлений» к категории тяжких должно было стать причиной увеличения числа назначенных реальных видов наказания и уменьшение числа лиц, освобожденных от уголовной ответственности. Однако ни одной из вышеуказанных целей не удалось достичь.

Так, не было сокращено число лиц, освобождаемых от уголовной ответственности при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенном в состоянии опьянения. Данные статистики Судебного департамента при Верховном Суде России указывают, что соотношение количества возбужденных уголовных дел за совершение преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса, и количества лиц освобожденных от уголовной ответственности не сократилось, а, наоборот, увеличилось. Если за период 01.01.2018–30.06.2019 указанное процентное соотношение варьировалось в диапазоне 39,8–40,6%, то за период 01.01.2020–30.06.2021 оно уже варьировалось в диапазоне 43,7–44,2%. Не была усилена и превентивная функция уголовного наказания, повышение потенциальных сроков лишения свободы за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии опьянения никак не повлияло на количество совершенных преступлений, уровень транспортной преступности остался прежним.

Однозначно судить о том, было ли достигнуто оптимальное «соотнесение уголовно-правовых санкций с реальной общественной опасностью совершенных деяний», гораздо труднее, поскольку на помощь не придут данные «сухой статистики», а сам тезис вызывает больше вопросов, чем ответов. До сих пор, по прошествии почти трех лет, остается неясным, какой именно аспект, по мнению законодателя, повысил общественную опасность преступления, что в дальнейшем выразилось в санкции в виде пятнадцати лет лишения свободы. Представляется, что само по себе нарушение правил эксплуатации транспортного средства или правил дорожного движения, повлекшие тяжкие последствия, не может служить основания для повышения санкции до существующего на сегодняшний день уровня, поскольку санкции по схожим составам преступления остались прежними и не превышают семи лет лишения свободы (ст. ст. 215, 216, 220, 247, ч. 1, ч. 3, ч. 5 ст. 264 УК РФ). Остается только констатировать, что фактором, значительно повышающим общественную опасность деяния, по мнению законодателя, является состояние опьянения. Однако подобный подход не выдержи-

вает никакой критики, поскольку, во-первых, в данном случае акцент в установлении уголовной ответственности необоснованно перемещается с деяния на «опасное состояние личности»<sup>1</sup>, во-вторых, устанавливая квалифицирующий признак в виде состояния опьянения лишь в некоторых составах преступления (ст.ст. 263, 264 УК РФ), законодатель не устанавливает его в других составах, что свидетельствует об отсутствии логики в структурировании уголовного закона<sup>2</sup>. Таким образом, точечное изменение статей Уголовного кодекса в целях борьбы «пьянства за рулем» привели не к достижению поставленных задач, а только лишь к закреплению ошибок<sup>3</sup>.

Во-вторых, процесс ужесточения отечественного уголовного закона неразрывно связан с укреплением административной преюдиции, как критерия криминализации противоправных деяний. И на сегодняшний день остро стоит не вопрос о необходимости данного института в система уголовного права России, а вопрос закрепления оптимальной модели его действия<sup>4</sup>.

Федеральным законом от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ в Уголовный кодекс РФ введена статья 264.2, положения которой устанавливают уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами. Конструкция объективной стороны статьи 264.2 является апофеозом бессистемности и разобщенности административной преюдиции. Если в одних случаях административная преюдиция влечет наступление уголовной ответственности при повторном совершении административного правонарушения в период административной наказанности (ст.ст. 116.1, 151.1, 264.1 УК РФ), в других при повторном совершении деяний в течение 180 дней (ст. 212.1 УК), то в случае статьи 264.2 Уголовного кодекса ответственность наступает при повторном совершении административных правонарушений, предусмотренных частями 4 или 5 статьи 12.9 либо частью 4 статьи 12.15 Кодекса об административных

---

<sup>1</sup> Коробеев А. И., Ширишов А. А. О конституционности некоторых положений примечания к ст. 264 УК РФ // Уголовное право. 2018. № 3. С. 54.

<sup>2</sup> Дядюн К. В. Учет состояния опьянения при регламентации уголовной ответственности за транспортные преступления // Российский судья. 2019. № 2. С. 25.

<sup>3</sup> Парин Д. В. К вопросу о категоризации преступлений уголовного права Российской Федерации // Закон и право. 2020. № 2. С. 194.

<sup>4</sup> Абоян А. А., Парин Д. В. Начало всецелой реконструкции института административной преюдиции или точечная правка статьи 116.1 Уголовного кодекса Российской Федерации? М.: РГ-Пресс, 2021. С. 4.

правонарушениях, лицом, которое ранее было подвергнуто административному наказанию за совершение правонарушений, предусмотренных частью 7 статьи 12.9 или частью 5 статьи 12.15 Кодекса об административных правонарушениях. За столь усложненно выстроенной системой «двойной административной преюдиции» скрывается более простая конструкция, заключающаяся в том, что трехкратное превышение скоростного режима (части 4 и 5 статьи 12.9 КоАП РФ) или трехкратный выезд на полосу, предназначенную для встречного движения (часть 4 статьи 12.15 КоАП РФ) влекут за собой наступление уголовной ответственности.

Однако проблемы юридической техники уходят на второй план при рассмотрении вопроса субъекта новообразованного состава преступления. Субъект рассматриваемого состава специальный, им является совершеннолетнее лицо, подвергнутое административному наказанию и лишенное права управления транспортным средством. Представляется, что последнее условие станет препятствием для наиболее полной реализации уголовно-правовых запретов, установленных в статье 264.2 УК РФ. Поскольку лишение права управления транспортным средством является основным видом административного наказания за повторное нарушение скоростного режима или повторный выезд на встречную полосу движения, которое может быть назначено только лишь в судебном порядке и только лишь тем лицам, которые имели данное право, то из-под действия уголовной санкции автоматически исключаются лица, неоднократно совершившие административные правонарушения, указанные в статье 264.2 УК РФ, но ранее не имеющие право на управление транспортным средством, а потому его и не лишенные в юрисдикционной процедуре, что является препятствием для привлечения таких лиц к уголовной ответственности.

Как указывают авторы законопроекта, «предлагаемые изменения позволят более эффективно достигать цели общей превенции». Возлагая надежды на уголовно-правовой метод борьбы уже с «экстремальным вождением», авторы никак не учли опыт предыдущих лет, когда усиление уголовной репрессии не привело к ожидаемым результатам. Представляется, что помимо вышеприведенных данных, ясно свидетельствующих о том, что ужесточение закона не является эффективным средством противодействия девиантного поведения, следует также привести и статистику «старшего брата» статьи 264.2. Введение статьи 264.1 Уголовного кодекса также служило цели общей превенции совершаемых административных правонарушений и уголовных преступлений в сфере транспортной безопасности, однако их количе-

ство после принятия федерального закона 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ осталось также на прежнем уровне и варьируется в случае административных правонарушений, наказание за которые предусмотрено статьями 12.8 и 12.26 Кодекса административных правонарушений, в районе 450 000–500 000, в случае уголовных преступлений – 55 000–62 000. Думается, что аналогичная ситуация будет складываться и при применении статьи 264.2 УК РФ и коррелирующих ей статей 12.9 и 12.15 КоАП РФ.

Таким образом, попытка борьбы с «экстремальным вождением» обернулась неудачей как на стадии законодательного закрепления, так и на стадии потенциального правоприменения.

Вторым направлением в сфере административной преюдиции является ее реконструкция, а именно «дробление» состава преступления и включение состояния судимости в качестве квалифицирующего признака. Статья 264.2 УК РФ уже изначально предусматривала часть 2, которая базируется на судимости лица, статья 264.1 УК РФ подверглась соответствующим изменениям федеральным законом от 1 июля 2021 г. № 258-ФЗ. Хотелось бы верить, что аналогичные изменения коснутся и иных статей Уголовного кодекса России, построенных на механизме действия административной преюдиции, во исполнении предписаний Конституционного Суда России, указанных в постановлении от 8 апреля 2021 г. № 8-П. Подобная тенденция стала бы первым шагом к закреплению оптимальной и унифицированной системы действия административной преюдиции.

Преследуя во многом благие цели, законодатель руководствуется не соображениями уголовно-правовой политики, а собственными амбициями, полагая, что избранные им способы борьбы с преступностью является эффективным средством, альтернативы которому не существует. Рассмотренные примеры являются лишь частными проявлениями нестабильности и недостаточной продуманности законодательных инициатив в сфере уголовного права, дающие понимание целой картины десистематизации уголовного закона, которая существует сегодня. Фрагментарность, бессистемность, внутренняя разбалансированность стали неотъемлемыми спутниками Уголовного кодекса России.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. *Абоян А.А., Парин Д.В.* Начало всецелой реконструкции института административной преюдиции или точечная правка статьи 116.1 Уголовного кодекса Российской Федерации? М.: РГ-Пресс, 2021. 440 с.



2. *Голик Ю. В., Коробеев А. И.* Зигзаги уголовно-правовой политики России: из огня да в полымя // *Общество и право.* 2017. № 3. С. 17–21.
3. *Дядюн К. В.* Учет состояния опьянения при регламентации уголовной ответственности за транспортные преступления // *Российский судья.* 2019. № 2. С. 22–27.
4. *Звечаровский И. Э.* Неосторожные тяжкие преступления // *Законность.* 2020. № 1. С. 45–46.
5. *Коробеев А. И.* Уголовно-правовая политика России: от генезиса до кризиса. М.: Юрлитинформ, 2019. 352 с.
6. *Коробеев А. И., Ширшов А. А.* О конституционности некоторых положений примечания к ст. 264 УК РФ // *Уголовное право.* 2018. № 3. С. 52–57.
7. *Парин Д. В.* К вопросу о категоризации преступлений уголовного права Российской Федерации // *Закон и право.* 2020. № 2. С. 190–194.

**Ю. Е. Артамасова**  
*Университет прокуратуры Российской Федерации*  
*Юридический факультет*  
*(Россия, Москва)*

## **ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРОЙ**

**Аннотация.** В статье освещаются вопросы прокурорского надзора по обеспечению транспортной безопасности в сфере эксплуатации транспортных средств. Актуальность темы состоит в том, что правоотношения, возникающие в сфере использования транспортных средств (ТС) активно развиваются в современном мире, и в большинстве случаев подвергают опасности жизни людей, так как в случаях нарушения эксплуатации ТС, могут нанести вред здоровью личности, а также нарушают общественный порядок. В соответствии с этим, необходимо вмешательство компетентного органа, именно транспортной прокуратуры, полномочиями которой направлены на защиту прав и свобод граждан, а также учреждений или организаций на объектах транспортной системы, то есть на железнодорожном, водном и воздушном транспорте. Транспортная прокуратура осуществляет надзор за соблюдением исполнения принципа законности при осуществлении перевозок и др.

**Ключевые слова:** прокуратура, правовое регулирование, законодательство, транспортная безопасность, прокурорский надзор, транспортные преступления.

**Yu.E. Artamasova**  
*University of the Office of the Prosecutor of the Russian Federation*  
*Law Faculty*  
*(Russia, Moscow)*

## **LEGAL PROVISION OF TRANSPORT SECURITY BY THE TRANSPORT PROSECUTOR'S OFFICE**

**Annotation.** The article highlights the issues of prosecutorial supervision to ensure transport safety in the field of vehicle operation. The relevance of the topic lies in the fact that legal relations arising in the field of transport use are actively developing in the modern world, and in most cases endanger people's lives,

since in cases of violation of the operation of transport, they can harm personal health, as well as violate public order. In accordance with this, the intervention of the competent authority is necessary, namely the transport Prosecutor's office, whose powers are aimed at protecting the rights and freedoms of citizens, as well as institutions or organizations at the facilities of the transport system, that is, on rail, water and air transport. The Transport Prosecutor's Office oversees compliance with the principle of legality in the implementation of transportation, etc.

**Keywords:** prosecutor's office, legal regulation, legislation, transport security, prosecutor's supervision, transport crimes.

В Российской Федерации транспортная система представляет собой развитую и масштабную сеть, которая состоит из комплекса транспортных средств. К ним можно отнести железный и воздушный транспорт, на которые приходится огромный поток пассажирооборота и перевозки груза, также автомобильный и морской, трубопроводный и внутренне водный транспорт. Его можно назвать неотъемлемой частью жизни общества и государства. Любое государство выделяет вопросам обеспечения безопасности на транспорте существенное внимание, потому как, данный вид представляется многообразным элементом государственной безопасности. Также предоставляет возможность связывать регионы Российской Федерации в единое целое. Например, как с помощью железнодорожного транспорта, выполняющего свою главную функцию по перевозке массовых грузов и пассажиров, производится постоянное сообщение между субъектами РФ.

Необходимо разобраться с немаловажным вопросом, что же представляет собой транспортная безопасность? Транспортная безопасность в последнее время активизировала свою деятельность, по причине того, что стали появляться новые технологии, которые пытаются улучшить транспортную систему<sup>1</sup>. Многие из них снабжены современными техническими средствами, которые необходимы для обеспечения безопасности. Соответственно, безопасность на транспорте является разновидностью общественной безопасности, установленной в Федеральном законе от 28 декабря 2010 г. №390-ФЗ (ред. от 09.11.2020 г.) «О безопасности»<sup>2</sup>, и воспринимается как порядок, существующей в Российской Федерации транспортной системы, который способствует реализации безопасного функционирования

---

<sup>1</sup> Гурова М.А. Некоторые проблемы обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2016. № 3 (3). С. 60.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ (в ред. от 9 ноября 2020 г.) «О безопасности» // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

транспорта, имеющий цель уменьшить вред, наносимый жизни и здоровью человека и причиненный ущерб имуществу в результате транспортных катастроф.

Однако, в соответствии со статьей 1 Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (в ред. от 11 июня 2021 г.) «О транспортной безопасности»<sup>1</sup> представляет собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, под которыми следует понимать несанкционированное вмешательство и организация террористических актов в транспортной сфере.

Обеспечение безопасности всех видов транспорта закреплено в п. 4 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ (ред. от 11.06.2021 г.) «О транспортной безопасности», и в целом является важнейшим вопросом рассматриваемым в Российской Федерации. В силу того, что его политическая, социальная и экономическая роль в государстве достаточно велика. Следует отметить, что под обеспечением транспортной безопасности подразумевается реализация государством системы правовых и экономических мер в сфере эксплуатации транспортных средств. В соответствии с мнением Д. В. Карасёва обеспечение транспортной безопасности должно происходить только при взаимодействии социально-экономических процессов, а также в ходе проведения мероприятий, выявляющих возможные угрозы транспортной системы, и осуществление в ходе оперативно-профилактической деятельности раскрытия правонарушений и преступлений, совершаемых в сфере эксплуатации транспортных средств<sup>2</sup>.

Транспортная безопасность при эксплуатации любого вида транспортного средства имеет следующие требования<sup>3</sup>:

- 1) безопасности жизни и здоровья людей;
- 2) соблюдению мер пожарной безопасности;
- 3) проведение процедуры тщательных досмотровых мероприятий, для обеспечения безопасности перевозки багажа или груза;
- 4) обеспечение экономической безопасности страны и др.

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ (в ред. от 11 июня 2021 г.) «О транспортной безопасности» // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Карасёв Д. В. Разработка и реализация комплексного подхода к обеспечению экономической безопасности транспортных систем: автореф. дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2013. С. 16.

<sup>3</sup> Александрова Л. И. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности на транспорте: монография /Л. И. Александрова [и др.] / рук. авт. коллектива Т. А. Диканова. М., 2019. С. 17.

Вопрос об осуществлении транспортной безопасности несомненно требует внимание всех субъектов общественных отношений. Поскольку источниками опасности, из-за которых могут возникнуть транспортные происшествия, могут оказаться как высокий износ транспорта, а именно его эксплуатация превышающая нормативный срок службы или достигающая этого показателя, так и сам человек и его поведение, проявляющееся в слабой подготовленности управления транспортным средством или в состоянии стресса и алкогольного опьянения.

Состояние транспортной безопасности представляет собой часть государственной безопасности, и является важнейшей задачей, осуществляемой государственными органами.

В деятельности по обеспечению транспортной безопасности, наряду с иными органами государственной власти и местного самоуправления, свои полномочия осуществляет транспортная прокуратура.

Для начала необходимо разобраться, что же представляет собой прокуратура. В соответствии со ст. 1 Федерального закона от 17 января 1992 №2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации»<sup>1</sup>, прокуратура представляет собой единую федеральную и централизованную систему органов, которые осуществляют надзор за соблюдением Конституции РФ и исполнением законов, надзор за соблюдением прав и свобод человека и гражданина, уголовное преследование в соответствии со своими полномочиями, а также выполняющих иные функции. Прокуратура Российской Федерации, соответственно, состоит из частей этой системы, одной из которых являются специализированные прокуратуры. К ним относится транспортная прокуратура. Транспортные прокуроры осуществляют права, несут обязанности, а также реализуют свои полномочия в данной сфере, установленные в Федеральном законе от 17 января 1992 №2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации», и представляют собой государственный правоохранительный орган, который реализует как надзор за соблюдением законодательства в транспортной сфере, так и производит расследования транспортных преступлений. К целям транспортных прокуратур относится защита по восстановлению нарушенных прав и интересов граждан, общества и государства, осуществляемая в ходе прокурорской деятельности. Основной функцией прокуратуры РФ является прокурорский надзор, под которым, по мнению А.Ю.Винокурова, следует понимать конкретную форму деятельности органов прокуратуры по обеспечению законности: выявлению, устра-

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 17 января 1992 г. №2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации» // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

нению и предупреждению нарушений Конституции РФ и исполнением иных нормативных правовых актов, которые действуют в процессе эксплуатации транспортных средств<sup>1</sup>. К действиям транспортной прокуратуры в области осуществления прокурорского надзора особое внимание уделялось исполнению законов и подзаконных актов в области обеспечения безопасности на транспорте<sup>2</sup>. К ним также относится надзор за соблюдением интересов граждан, использующих услуги железнодорожного, воздушного, водного и иных видов транспорта; использование превентивных мер, направленных на предотвращение совершения правонарушений или преступлений на транспорте – привлечение виновных к ответственности. Прокуроры могут производить проверку по исполнению законодательства на всех объектах транспортной системы. На сегодняшний день нашу жизнь без использования транспортных средств представить достаточно тяжело, так как он является ключевым звеном в основном в социальной и экономической сфере общества. Однако транспортные средства характеризуются повышенной опасностью, которая наносит вред не только людям, обществу и имуществу, но и экономике страны. Причиной роста аварийности являются дорожно-транспортные происшествия происходящие из-за функциональных нарушений транспортных средств. Также можно отнести к причинам то, что транспортная инфраструктура не может выполнить конкретные действия, в силу того, что происходит увеличение объема эксплуатационной работы.

Преступность в Российской Федерации развивается, и в последнее время набирает обороты транспортная преступность. Данное явление получило ключевое значение в юриспруденции, но в законодательстве Российской Федерации нет четкого определения транспортного преступления. Однако, многие ученые толкуют это определение так, например, Ю.В.Толмачев утверждал, что это общественно опасное деяние (действие, бездействие), которое несет вред общественным отношениям, нарушающий требования по функционированию транспортного средства<sup>3</sup>. Правовой основой, к которой можно отнести преступления, совершаемые в сфере использования транспорта, является

---

<sup>1</sup> *Винокуров А. Ю.* Прокурорский надзор: учебник для вузов / А. Ю. Винокуров, Ю. Е. Винокуров ; под общ. ред. А. Ю. Винокурова. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2021. С. 16.

<sup>2</sup> *Мотин Д. М.* Перспективы развития законодательства о деятельности транспортной прокуратуры в России // Адвокат. 2006. № 7.

<sup>3</sup> *Толмачев Ю. В.* Квалифицирующие признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и разграничение указанного преступления // Материалы научно-практической конференции Елец: ЕГУ им. И. А. Бунина, 2012. С.

Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 №63-ФЗ (ред. от 9.03.2022)<sup>1</sup>, а именно отдельная глава (глава 27), посвященная преступлениям, которые осуществляются против безопасного движения и эксплуатации транспорта в сфере общественных отношений. К этим противоправным действиям относится нарушение требований в области транспортных средств – ст. 263.1 УК РФ, нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта – ст. 268 УК РФ, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта – ст. 264 УК РФ, нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или лишенным права управления транспортным средством – ст. 264.2 УК РФ и другие.

Стоит отметить, что транспортной прокуратурой в сфере по борьбе с транспортными преступлениями реализуются функции по надзору за исполнением законов, органами, которые осуществляют расследования преступлений. Транспортные прокуроры вправе координировать работу правоохранительных органов в сфере борьбы с преступностью на транспортных объектах, например, осуществление действий транспортной прокуратур совместно с МВД или Следственным комитетом РФ, с целью обеспечения контрольно-надзорных мероприятий в данной сфере.

Нередки случаи возмещения ущерба, вызванный нарушением закона в сфере транспортной безопасности, путем гражданского судопроизводства, в соответствии со статьей 45 ГПК РФ<sup>2</sup>. Рассмотрим действия транспортной прокуратуры по противодействию преступности на транспорте. Например, Нижегородской транспортной прокуратурой по фактам повреждения объектов железнодорожного транспорта прокурором было утверждено обвинительное заключение по уголовному делу, в отношении жительницы г.Москвы. Она обвинялась в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 267 УК РФ “повреждение транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, повлекшее по неосторожности причинение крупного вреда”. Прокурорская деятельность в данном казусе производится по предъявлению исковых требований о взыскании с лица денежных средств, в соответствии с причинением вреда транспортному средству, в соот-

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (в ред. от 9 марта 2022 г.) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14 ноября 2002 г. № 138-ФЗ (в ред. от 30 декабря 2021 г.) (с изм. и доп., вступ. в силу с 1 февраля 2022 г.) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

ветствии с Гражданским Кодексом РФ или иными нормативными правовыми актами, регулирующими другую отрасль права. Например, летом 2021 года Оренбургской транспортной прокуратурой была проведена проверка по факту обращения бывшего работника ведомственной охраны железнодорожной транспорта по исполнению требований, установленных транспортным законодательством. В ходе прокурорской проверки было определено нарушение Трудового Кодекса РФ не выплачивалась заработная плата за работу в обеденное время в течение последних 5 лет. Транспортным прокурором было вынесено представление, относящееся к одной из мер прокурорского реагирования, которое представляет собой акт прокурорского реагирования<sup>1</sup> по устранению как самого нарушения закона, так и причин нарушения, содержащийся в ст. 24 Федеральном законе от 17 января 1992 №2202-1 “О прокуратуре Российской Федерации”, и выносится представление государственному органу или даже должностному лицу. В данном случае представление было вынесено именно должностному лицу – начальнику ведомственной охраны и в ходе этого был произведен перерасчет и выплата денежных средств бывшему работнику, а два виновных должностных лица были привлечены к административной ответственности -- нарушения в ходе прокурорского надзора были устранены<sup>2</sup>.

В случаях выявления нарушений закона транспортные прокуроры имеют право устраивать процессуальные проверки.

Также, хотелось бы не забывать тему обеспечения транспортной безопасности, в которой транспортная прокуратура также занимает существенное место и также именно эта деятельность- краеугольный камень при реализации прокурорского надзора. Так, Приволжской транспортной прокуратурой было выявлено около 4100 преступлений, что по сравнению с предыдущим годом свидетельствует о росте совершения правонарушений, а говоря о преступлениях, совершаемых в области перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте, то оно возросло, по сравнению с прошлым годом на несколько процентов. Однако, возросла в 2 раза транспортных прокуроров по пресечению нарушения закона, в ситуациях, которые могут пагубно повлиять на безопасность воздушного, водного, железнодорожного и иных ви-

---

<sup>1</sup> *Винокуров А. Ю.* Прокурорский надзор: учебник для вузов / А. Ю. Винокуров, Ю. Е. Винокуров ; под общ. ред. А. Ю. Винокурова. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2021. С. 21.

<sup>2</sup> URL: <https://procrf.ru/news/2474134-orenburgskiy-transportnyiy-prokuror-zaschitil.html>



дов транспорта, что свидетельствует об эффективности деятельности транспортных прокуратур, имеющих цель обеспечения законности и правопорядка в стране. Также за минувший год участились случаи кражи чужого имущества, в основном совершались кражи грузов и в большинстве случаев ввиду служебного положения такого рода преступное деяние совершают работники определенной транспортной инфраструктуры. Данные правонарушения – одни из самых распространенных на сегодняшний день, совершаемых в основном на железнодорожном транспорте. Хищение грузов относят к ряду латентных или скрытых преступлений, под которыми подразумевают совершение преступных деяний, сведения о которых не попали в официальные данные компетентных органов государственной власти.

С 2020 года в условиях появления новой коронавирусной инфекции транспортная прокуратура была обязана несколько изменить свою деятельность, а именно добавились некоторые положения прокурорского надзора соблюдение ограничительных мер, которые необходимы для защиты здоровья пассажиров. В данной ситуации прокуратура реализовывала свою деятельность в совокупности с санитарными службами, с целью избежания нарушения прав граждан РФ и иностранных граждан.

Подводя итог вышесказанному, можно сказать, что транспортная безопасность является ключевым правовым направлением в государстве, который имеет одинаковый интерес как для общества, в основном – это использование транспорта для перевозки граждан, так и для экономики – возможность обеспечения свободными рабочими местами население в транспортной сфере и способность экономическому росту. На сегодняшний день обеспечение транспортной безопасности прокуратурой достаточно актуально и эффективно, в связи с не качественным техническим оснащением транспортного средства, а также угрозой аварий и терроризма

Транспортная безопасность представляет собой часть национальной безопасности.

Меры прокурорского реагирования направлены на снижение транспортных происшествий и на предотвращения совершения правонарушений в транспортной сфере, а также на устранение риска причинения вреда жизни и здоровья граждан, а также имуществу всему обществу в целом.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ (в ред. от 9 ноября 2020 г.) «О безопасности» // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

2. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ (в ред. от 11 июня 2021 г.) «О транспортной безопасности» // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

3. Федеральный закон от 17 января 1992 г. №2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации» // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

4. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (в ред. от 9 марта 2022 г.) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

5. *Коробеев А.И.* Транспортные преступления и транспортная преступность: монография. М.: Юрлитинформ, 2015.

6. *Каликина Т.Н., Ташлыкова А.И., Кузьмина Н.А.* и др. Транспортная безопасность: учебное пособие : в 2 ч. Ч. 2, авт.-сост.: Т.Н. Каликина, А.И. Ташлыкова, Н.А. Кузьмина [и др.]. Хабаровск: ДВГУПС, 2015.

7. *Гурова М.А.* Некоторые проблемы обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2016. № 3 (3).

8. *Мотин Д.М.* Перспективы развития законодательства о деятельности транспортной прокуратуры в России // Адвокат. 2006. № 7.

9. *Винокуров А.Ю.* Прокурорский надзор : учебник для вузов / А.Ю. Винокуров, Ю.Е. Винокуров ; под общ. ред. А.Ю. Винокурова. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2021.

10. *Александрова Л.И.* Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности на транспорте: монография. /Л.И. Александрова [и др.]/ рук. авт. коллектива Т.А. Диканова: Университет прокуратуры Рос. Фед. М., 2019. 372 с.

11. *Карасёв Д.В.* Разработка и реализация комплексного подхода к обеспечению экономической безопасности транспортных систем: автореф. дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2013.

12. *Пикуров Н.И.* Квалификация транспортных преступлений: Научно-практическое пособие. М.: РАП. 2011.

13. *Толмачёв Ю.В.* Квалифицирующие признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и разграничение указанного преступления // Материалы научно-практической конференции Елец: ЕГУ им. И.А. Бунина, 2012. 118 с

14. URL: <https://procrf.ru/news/2474134-orenburgskiy-transportnyiy-prokuror-zaschitil.html>

**В. И. Гавриков**  
*Саратовская государственная юридическая академия*  
*Институт прокуратуры*  
*(Россия, Саратов)*

## **ОТДЕЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Аннотация.** В Российской Федерации транспорт является важной составной частью производственной и социальной инфраструктуры, одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства. В данной статье рассмотрены актуальные проблемы развития транспортного комплекса, без которого невозможно эффективное функционирование ни одной отрасли хозяйства региона. Именно в транспортной отрасли наблюдается проблемы, которые влекут за собой нарушение функционирования все отраслей народного хозяйства. Подъем и стабилизация экономики невозможны без решения основных проблем транспортного комплекса, увеличения инвестиций в данную отрасль. В ходе работы были изучены проблемы транспортной отрасли, с которыми сталкиваются все участники экономических отношений: государство, бизнес, не зависимо от формы собственности, вида деятельности и потребителей.

**Ключевые** слова: транспортный комплекс, отрасль, экономика, транспорт, промышленность.

**V. I. Gavrikov**  
*Saratov State Law Academy*  
*Institute of Public Prosecutor's Office*  
*Russia, Saratov*

## **SEPARATE PROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT COMPLEX OF THE RUSSIAN FEDERATION**

**Abstract:** In the Russian Federation, transport is an important part of the industrial and social infrastructure, one of the largest basic sectors of the economy. This article discusses the actual problems of the development of the transport complex, without which the effective functioning of any sector of the economy of the region is impossible. It is in the transport industry that problems are observed that entail a disruption in the functioning of all sectors of the national economy.

The rise and stabilization of the economy is impossible without solving the main problems of the transport complex, increasing investment in this industry. In the course of the work, the problems of the transport industry were studied, which are faced by all participants in economic relations: the state, business, regardless of the form of ownership, type of activity and consumers.

**Keywords:** transport complex, industry, economy, transport, industry.

Транспортная отрасль считается базовым инструментом комплексного развития экономики в целом, который выполняет снабженческую функцию для всех ее сфер. Сегодня под словом «транспорт» понимается не только изменение местоположения, перемещение (перевозка) товаров или пассажиров, что указывает на неотъемлемое участие в производственной и социальной сферах. Транспорт обеспечивает основные условия жизни всего государства, является необходимым фактором для создания единого экономического пространства, объектов инфраструктуры: морских и речных портов, железнодорожных вокзалов, перевалочных пунктов, автомобильных и железных дорог. Транспортная инфраструктура является связующим звеном между производственными, распределительными, обменными и потребительскими процессами, ее развитие необходимо для реализации модели экономического роста страны и повышения качества жизни населения<sup>1</sup>.

Разработка и внедрение рациональных транспортно-логистических систем является эффективным средством экономического и социального развития российских регионов. Функционирование этих систем будет направлено на решение актуальных проблем конкретного региона, организацию взаимодействия различных видов транспорта на принципах логистики, оптимизацию транспортных средств и сокращение количества посредников. Использование транспортно-логистических систем позволит снизить затраты на транспортную составляющую, принести прибыль участникам товародвижения<sup>2</sup>.

В Российской Федерации транспортная система представлена огромной сетью водных путей, автомобильных дорог, железных дорог и воздушных маршрутов. Развитие транспортной системы Российской

---

<sup>1</sup> Оруджов Р. Н. Проблемы развития транспортной системы в Российской Федерации / Р. Н. Оруджов, А. В. Жигунова, Р. М. Раджабов, М. Н. Оруджова // Современные проблемы транспортного комплекса России: Вып. 3: Межвуз. сб. науч. тр., 2013. С. 57–64.

<sup>2</sup> Рахимова Е. А. Особенности формирования региональных транспортно-логистических систем на основе сетевых структур // Современные проблемы транспортного комплекса России: Вып. 3: Межвуз. сб. науч. тр., 2013. С. 105–112.

Федерации становится важным условием реализации инновационной модели экономического роста страны и повышения качества жизни населения. Благодаря своему выгодному географическому положению Россия имеет возможность получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, осуществлять транзитные перевозки по своим коммуникациям<sup>1</sup>. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность развития производства, бизнеса и социальной сферы. Доступность транспортных услуг и их объем определяют полноту осуществления экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей<sup>2</sup>.

Транспортная система России состоит из 940 тыс. км дорог общего пользования. Это включает 754 тыс. км дорог с твердым покрытием; 87 тыс. км железных дорог (второй по величине показатель в мире после Соединенных Штатов), 102 тыс. км внутренних водных путей, а также 1115 тыс. км воздушных маршрутов, в том числе 915 тыс. км внутренних воздушных линий. Эффективность использования составляет 56,7% грузооборота и 33,7% пассажирооборота страны.

Одним из важнейших показателей развития автомобильного транспорта в стране является состояние автомобильных дорог. В России еще не сформирована эталонная сеть федеральных автомобильных дорог, которая связывала бы все ее регионы, только 38% федеральных автомобильных дорог соответствуют стандартному требованию. Развитие дорожной сети во многих районах страны находится на низком уровне, и только треть дорог имеет твердое покрытие. Негативным результатом такого состояния дорог является отключение более 10% населения страны в осенне-весенний период от транспортной сети.

Благодаря наличию рек и морей на территории Российской Федерации имеется возможность пользоваться водным транспортом. Низкие производственные мощности морских и речных портов обрабатывают только 54% готовых к перевозке грузов. К недостаткам работы морского транспорта можно отнести невозможность приема крупнотоннажных судов 60% портов из-за недостаточных глубин и нерациональности структуры российского транспортного флота.

---

<sup>1</sup> Козьева И. А. Экономическая география и регионалистика: учебное пособие для вузов. Курск: КГТУ, 2009. С. 121–130.

<sup>2</sup> Левашев А. Г. К вопросу об оценке качества транспортного обслуживания в городах / А. Г. Левашев, А. Ю. Михайлов, М. И. Шаров // Современные проблемы транспортного комплекса России: Вып. 3: Межвуз. сб. науч. тр., 2013. С. 16–23.

Одним из важнейших показателей оценки научно-технического потенциала страны является развитие воздушного транспорта. В процессе экономических реформ в нашей стране количество действующих аэропортов и аэродромов гражданской авиации сократилось в 2,5 раза, в основном за счет региональной авиации. Сегодня во многих регионах Российской Федерации отсутствуют местные авиалинии, и большая часть перевозок приходится на город Москву.

Развитие транспортной системы Российской Федерации в разных регионах страны имеет свои особенности. Неравномерное развитие транспортной инфраструктуры негативно сказывается на развитии единого экономического пространства страны, наиболее остро такие различия проявляются между европейской частью и Северной частью страны, регионами Сибири и Дальнего Востока. В европейской части страны также сохранились отдельные населенные пункты, удаленные от основной транспортной сети, что также определяет их как недоступные для основных социальных услуг<sup>1</sup>.

Резко континентальный климат этих зон (частые дожди, холодная погода) и ландшафтные особенности территорий (горный рельеф) затрудняют строительство транспортной инфраструктуры по всем направлениям, не позволяют строить кратчайшие маршруты в кратчайшие сроки. На сегодняшний день в регионах действует один железнодорожный, автомобильный и авиационный транспорт, которые расположены вдоль южной границы страны, соединяя крупные промышленные центры. В дополнение к воздушным и водным путям и местным дорогам, в северном направлении практически нет транспортного сообщения. Необходимым условием развития государства является рациональное использование транспортных пространств, но состояние транспортной инфраструктуры и основных фондов на территориях Севера страны, в Сибири, на Дальнем Востоке не соответствует задачам модернизации страны. Одним из факторов, препятствующих развитию, является низкий уровень развития транспортных связей в этих регионах<sup>2</sup>.

Существенными недостатками транспортной системы России считаются ее низкий технический и технологический уровни развития,

---

<sup>1</sup> Интегрированная транспортная система 2018. Научное руководство – П. А. Чистяков, М. С. Фадеев, М. Э. Дмитриев и др. М., 2018. URL: <https://www.infracompany.com/data/files/integrirvannaya-transportnaya-sistema-2018.pdf> (дата обращения: 09.03.2022).

<sup>2</sup> Транспортная инфраструктура и экономический рост. Научное руководство – П. А. Чистяков, П. А. Лавриенко, М. Перо, 2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.infracompany.com/data/files/transportnaya-infrastruktura-i-ehkonomicheskiy-rost.pdf> (дата обращения: 10.03.2022).

нерациональное использование временных и территориальных ресурсов, необходимость реконструкции объектов инфраструктуры, низкий процент использования современных технологий (износ основных фондов иногда достигает 80%) эксплуатация транспортных средств с превышением их стандартного срока службы. Все это приводит к проблемам безопасности транспортной деятельности. Для воздушного и автомобильного транспорта характерен низкий уровень транспортной безопасности<sup>1</sup>, что влечет за собой снижение конкурентоспособности российских транспортных компаний.

Основными нормативными документами, регламентирующими решение актуальных проблем транспортной отрасли, являются «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», основанная на прогнозах экономического развития страны в долгосрочной перспективе с учетом политики ВТО, и Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России». Эти документы определяют приоритетные направления развития транспортного комплекса страны на долгосрочную перспективу. Например, реализация транспортной стратегии Российской Федерации позволит достичь следующих целей к 2030 году:

- сформировать целостное транспортное пространство страны путем организации эффективной транспортной инфраструктуры;
- стандартизировать качество и обеспечить доступность услуг общественного транспорта;
- реализовать транзитные возможности страны. интегрироваться в глобальное транспортное пространство;
- повысить уровень безопасности транспортной отрасли<sup>2</sup>.

Главной задачей транспортной стратегии является создание единого координационного центра транспортной системы, который позволит избежать ее дисбаланса. Планируется переход на полицентрическую модель пространственного развития страны, которая предусматривает транспортные потоки из крупнейших городов в другие регионы. Качественно новым направлением в процессе реализации транспортной стратегии является механизм государственно-частного партнер-

---

<sup>1</sup> Зайкова С. Н. Целенаправленность государственного регулирования транспортной безопасности// Правовая политика и правовая жизнь. 2021. № 1. С. 170–179; Зайкова С. Н. Транспортная безопасность в Российской Федерации: понятие и система// Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2021. № 3. С. 81–92.

<sup>2</sup> Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 10.03.2022).

ства (ГЧП), т.е. взаимодействие государства с частным сектором, где приоритетным путем станет слияние государственного и частного капитала при реализации проектов. Примером реализации механизма ГЧП может служить строительство платных автомобильных дорог, реконструкция аэропортовых комплексов, строительство железных дорог в районах разработки новых месторождений полезных ископаемых, развитие городского пассажирского транспорта. Сегодня развитие отдельных участков транспортной инфраструктуры происходит за счет инвестиций в объекты, которые требуют развития транспортной системы для их обслуживания. Например, Форум АТЭС, Универсиада в Казани и подготовка к Олимпийским играм в Сочи – стали стимулом для привлечения инвестиций в дорожную инфраструктуру. По данным Министерства транспорта Российской Федерации, с 2010 года реконструировано более 25 тыс. км региональных и федеральных автомобильных дорог, отремонтировано около 148 тыс. км. На железнодорожном транспорте грузооборот комплекса за последние 5 лет вырос более чем на 38% и достиг уровня 2,5 трлн ткм. Пассажирооборот превысил 574 млрд пассажиро/километров. Завершено строительство крупных объектов инфраструктуры, в том числе организация движения скоростных пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Хельсинки. На воздушном транспорте завершена реконструкция и строительство взлетно-посадочных полос более чем в 22 аэропортах. В различных городах России построено более 10 терминальных комплексов. Объем перевозок грузов морским транспортом составил примерно 585 миллионов тонн, что примерно на 44% превышало максимальный объем перевозок всеми портами СССР в 1989 году. Российские порты увеличили долю российских внешнеторговых грузов с 52 до 89%<sup>1</sup>.

Таким образом, уже сейчас можно оценить масштабы и эффективность реализации Транспортной стратегии. Позитивные изменения, происходящие в транспортной системе в результате реализации стратегии, неизбежно приведут к улучшению экономических показателей страны.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. *Зайкова С.Н.* Целенаправленность государственного регулирования транспортной безопасности// Правовая политика и правовая жизнь. 2021. № 1. С. 170–179.

---

<sup>1</sup> Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России» [Электронный ресурс]. – URL: [https://rlw.gov.ru/feder\\_programms\\_razv\\_transport](https://rlw.gov.ru/feder_programms_razv_transport)(дата обращения: 09.03.2022).



2. *Зайкова С.Н.* Транспортная безопасность в Российской Федерации: понятие и система // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2021. № 3. С. 81–92.
3. *Козьева И.А.* Экономическая география и регионалистика [Текст]: Учебное пособие для вузов. / И.А. Козьева. Курск: КГТУ, 2009. С. 121–130.
4. *Левашев А.Г.* К вопросу об оценке качества транспортного обслуживания в городах // Современные проблемы транспортного комплекса России. 2013. С. 16–23.
5. *Оруджов Р.Н.* Проблемы развития транспортной системы в Российской Федерации // Современные проблемы транспортного комплекса России. 2013. С. 57–64.
6. *Рахимова Е.А.* Особенности формирования региональных транспортно-логистических систем на основе сетевых структур // Современные проблемы транспортного комплекса России. 2013. С. 105–112.
7. *Чистяков П.А., Лавриенко П.А.* Транспортная инфраструктура и экономический рост. Научное руководство. М.: Издательство Перо, 2019. 142 с. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.infraeconomy.com/data/files/transportnaya-infrastruktura-i-ehkonomicheskiy-rost.pdf> (дата обращения: 10.03.2022).
8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 10.03.2022).
9. Интегрированная транспортная система 2018. Научное руководство / П.А. Чистяков, М.С. Фадеев, М.Э. Дмитриев и др. Москва, 2018. 278 с. – URL: <https://www.infraeconomy.com/data/files/integrirovannaya-transportnaya-sistema-2018.pdf> (дата обращения: 09.03.2022).

*Е. А. Гальчун, И. В. Новичков*  
*Дальневосточный федеральный университет*  
*Юридическая школа*  
*(Россия, Владивосток)*

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА ПО БИОМЕТРИИ**

**Аннотация:** Одним из аспектов цифровизации транспортной отрасли является внедрение инновационных технологий в сферу пассажирских перевозок. Любопытным примером здесь является создание единого цифрового инструмента оплаты проезда для всех видов транспорта с применением технологий биометрии. Исследованию этого нововведения в части его правовой регламентации посвящено настоящее исследование. Авторы изучают правовую природу данного способа платежа и делают оригинальные выводы, прогнозы и предложения.

**Ключевые слова:** FacePay, персональные данные, оплата биометрией, транспортная система, распознавание лиц.

*E. A. Galchun, I. V. Novichok*  
*Far Eastern Federal University*  
*Law School*  
*(Russia, Vladivostok)*

## **LEGAL REGULATION OF FARE PAYMENT BY BIOMETRICS**

**Annotation.** One of the aspects of digitalization of the transport industry is the introduction of innovative technologies in the field of passenger transportation. A curious example here is the creation of a single digital fare payment tool for all types of transport using biometrics technologies. This study is devoted to the study of this innovation in terms of its legal regulation. The authors study the legal nature of this payment method and make original conclusions, forecasts and suggestions.

**Keywords:** Faceplay, personal data, payment by biometrics, transport system, face recognition.

Цифровизацию смело можно назвать ключевой тенденцией развития многих сфер жизни общества. Этот процесс не обошел стороной

и транспортную отрасль. Российская Федерация, обладая разветвленной транспортной сетью в силу своего географического положения, является крупнейшим мировым логистическим центром, в связи с чем развитие Интеллектуальной транспортной системы (ИТС) становится ключевым фактором создания инновационной экономики в Российской Федерации<sup>1</sup>.

В 2020 году Минтрансом была утверждена ведомственная целевая программа «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации», а в 2021 году была разработана Транспортная стратегия до 2030 года. Комплексным кульминационным документом стало Стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденное распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2021 г. № 3744-р<sup>2</sup>.

Результаты научно-технического прогресса особенно заметны для населения, когда инновационные технологии внедряются в повседневную жизнь людей. Поэтому среди первостепенных задач Стратегического направления названа именно цифровизация пассажирских перевозок. Она должна поспособствовать доступности и скорости, снижению стоимости транспортных услуг. Здесь нам представляется любопытным проект под названием «Зеленый цифровой коридор пассажира», в рамках которого планируется создание единого цифрового инструмента оплаты проезда для всех видов транспорта с применением технологий биометрии. Правовому регулированию этого нововведения и посвящено наше исследование.

Начнем с дефиниций. В соответствии со ст. 11 Федерального закона «О персональных данных» биометрические персональные данные представляют собой физиологические и биологические особенности человека, на основании которых можно установить его личность<sup>3</sup>. Для целей идентификации чаще всего используются отпечатки пальцев, радужная оболочка глаза, голос и распознавание лица. По данным аналитической компании Juniper Research мировой объем платежей, со-

---

<sup>1</sup> *Наниев А. Т.* Вопросы правовой регламентации беспилотного (автономного) транспорта в Российской Федерации // *Инновации. Наука. Образование.* 2020. № 19. С. 336–339.

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2021 г. № 3744-р // *Собрание законодательства Российской Федерации* от 3 января 2022 г. № 1 (ч. IV) С. 264.

<sup>3</sup> Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» // *Собрание законодательства Российской Федерации* от 31 июля 2006 г. № 31, ч. 1. С. 3451.

вершенных при помощи биометрических данных, в 2020 году достиг \$404 млрд<sup>1</sup>.

В 2018 году в России была запущена Единая биометрическая система (ЕБС), которая в конце 2021-го получила статус государственного информационного ресурса. К ней обязаны подключаться все кредитные организации, и используется она в основном для оказания гражданам финансовых услуг. Эта система использует два параметра биометрии клиента: голос и лицо<sup>2</sup>. Однако, как показывает практика, граждане неохотно регистрируются в новой системе.

В рамках реализации «Зеленого цифрового коридора пассажира» на станциях московского метрополитена были установлены камеры видеонаблюдения, использующие технологии распознавания лиц. На их базе начала свою работу система FacePay – полностью бесконтактная оплата проезда<sup>3</sup>. На сегодняшний день сервис доступен на всех станциях московского метрополитена, но в соответствии со Стратегическим направлением к 2030 году доля пассажиров пригородных, междугородних и международных автомобильных, железнодорожных и воздушных перевозок, идентифицируемых посредством применения биометрических технологий должен достичь показателя 70%.

Система оплаты FacePay интегрирована в ГУП «Московский метрополитен». Для бесконтактной оплаты в метро через биометрические данные нужно скачать соответствующие приложение с официального сайта московского метрополитена. Далее в приложении требуется привязать банковскую карту и верифицировать биометрические данные<sup>4</sup>. Процесс самой оплаты происходит следующим образом: лицо подходит на станции метро к черному стикеру «Оплата по биометрии», который может быть расположен на створках турникета или перед ними на полу, открывает лицо, если оно чем-либо прикрыто, после чего камера идентифицирует пользователя, загорается зеленый сигнал, открываются створки турникета<sup>5</sup>.

Однако для нашего исследования более важным является правовая природа оплаты биометрией. На странице для скачивания приложения

---

<sup>1</sup> Оплата по биометрии [Электронный ресурс]. URL: [https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Оплата\\_по\\_биометрии](https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Оплата_по_биометрии).

<sup>2</sup> Единая биометрическая система [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tadviser.ru/>.

<sup>3</sup> FacePay [Электронный ресурс]. URL: <https://facepay.mosmetro.ru/>.

<sup>4</sup> ГОСТ Р ИСО/МЭК 19795-1-2007. Идентификация биометрическая. Эксплуатационные испытания и протоколы испытаний в биометрии. М., 2007. (Автоматическая идентификация).

<sup>5</sup> Там же.

«Метро Москвы» (далее – Приложение), к примеру, в App Store, в разделе конфиденциальности содержится ссылка на публичную оферту<sup>1</sup>. Оферта направлена на заключение лицензионного договора, и адресована она исключительно физическим лицам. Помимо содержания лицензионного договора в публичной оферте содержатся положения об обработке персональных данных клиентов. Рассматриваемый документ достаточно универсален, так как имеет некую смешанную природу, проявляющуюся в интеграции публичной оферты, лицензионного договора и согласия на обработку персональных данных в одном документе.

Акцептом является совершение физическим лицом фактических действий по установке (скачиванию) Приложения на мобильное устройство, которые рассматриваются как полное и безусловное согласие с условиями оферты (п. 1.2 Договора)<sup>2</sup>. Как уже было сказано, оферта направлена на заключение лицензионного договора, то есть путем конклюдентного действия (скачивания / установки приложения) пользователь – лицензиат по договору, заключает с московским метрополитеном лицензионный договор, предметом которого является предоставление лицензиату безвозмездного права использования Приложения на условиях простой (неисключительной) лицензии (п. 2.1 Договора).

В договоре, как упоминалось выше, содержится раздел об обработке персональных данных, где сказано, что лицензиат самостоятельно и добровольно передает третьим лицам информацию о своих персональных данных при регистрации в Приложении (п. 5.1 Договора).

Наиболее интересным представляется пункт, касающийся оплаты (п. 5.2 Договора). Цитируем: «...Лицензиат и ГУП «Московский метрополитен», выступающие участниками электронного взаимодействия, дают конкретное, информированное и сознательное согласие на использование простой электронной подписи для подписания документов (согласий) на обработку данных и информации о Лицензиате и на принятие решений, основанных на результатах исключительно автоматизированной обработки данных и порождающих юридические последствия в отношении Лицензиата по списанию денежных средств Пользователя для оплаты проезда Пользователя и пропуска на территорию ГУП «Московский метрополитен». Если говорить коротко, то пользователь путем простав-

---

<sup>1</sup> Публичная оферта [Электронный ресурс]. URL: [https://www.mosmetro.ru/docs/new\\_oferta.pdf](https://www.mosmetro.ru/docs/new_oferta.pdf).

<sup>2</sup> Там же.

ления простой электронной подписи, которая выражается в комбинации из логина и пароля в соответствии с ч. 2 ст. 5 Федерального закона «Об электронной подписи»<sup>1</sup>, соглашается на списание денежных средств для оплаты проезда в метро, в том числе биометрией, т.е. лицом.

К слову, принятие на основании исключительно автоматизированной обработки персональных данных решений, порождающих юридические последствия в отношении субъекта персональных данных (в нашей ситуации идентификация биометрии субъекта через камеру в метро для списания средств со счета) разрешена лишь с письменного согласия в соответствии с ч. 2 ст. 16 Федерального закона «О персональных данных»<sup>2</sup>, но в данном случае к письменному согласию приравнивается сам вход в свою учетную запись под советуемым логином и паролем.

Резюмируя вышеизложенное, отметим, что скачивание приложения акцептирует, как конклюдентное действие, оферту договора лицензирования, тем самым заключается договор между Лицензиаром – ГУП «Московский метрополитен» и Лицензиатом – физическим лицом (пользователем), а регистрация и дальнейший вход в учетную запись под логином и паролем является простой электронной подписью, которая подтверждает согласие на списывание денежных средств с привязанной к Приложению банковской карты после идентификации биометрических данных для оплаты проезда.

Итак, прогноз на будущее состоит в повсеместной интеграции данной технологии, что позволит увеличить скорость перевозки за счет мгновенного процесса оплаты, сделает общественный транспорт более привлекательным для пассажиров, увеличит их мобильность. Однако ее использование требует повышенной ответственности оператора персональных данных, принципиальной обязанностью которого является использование информации в строгом соответствии с назначением, на которое субъект биометрических данных давал свое согласие. Важной проблемой здесь может стать деанонимизация субъектов, а также вытекающая из этого тотальная слежка и контроль за гражданами.

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. № 63-ФЗ «Об электронной подписи» // Собрание законодательства Российской Федерации от 11 апреля 2011 г. № 15. С. 2036.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» // Собрание законодательства Российской Федерации от 31 июля 2006 г. № 31, ч. 1. С. 3451.

На пути к реализации целей Стратегического направления высока вероятность столкнуться с таким камнем преткновения, как недостаточная цифровая просвещенность граждан, основанная на недоверии к инновационным технологиям, которое, в свою очередь, порождается как раз боязнью утечки персональных данных пользователей и их использования против интересов своих владельцев. Данное обстоятельство неизбежно отразится на востребованности новых цифровых сервисов. Тормозить данный путь прогресса могут и банковские карты, абсолютное большинство которых на сегодняшний день также имеют функцию бесконтактной оплаты.

Общие проблемы транспортной сферы, такие как неравномерное развитие транспортной инфраструктуры, недостаток финансирования, а также отсутствие необходимых технологий и оборудования, применимы и к теме нашего исследования. А в связи с событиями минувших дней, которые показали степень зависимости российской транспортной отрасли от иностранных лизингодателей, обостряется актуальность курса на развитие импортозамещающих производств. Поэтому цифровизация (повсеместно, но в нашем случае – на транспорте) должна происходить, главным образом, на основе технических средств российского происхождения, что дополнительно простимулирует экономическое развитие и, в итоге, повысит качество жизни населения.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. ГОСТ Р ИСО/МЭК 19795-1-2007. Идентификация биометрическая. Эксплуатационные испытания и протоколы испытаний в биометрии. М., 2007. 43 с. (Автоматическая идентификация).
2. Единая биометрическая система [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tadviser.ru/> (Дата обращения: 10.03.2022).
3. *Маковейчук Я. Т.* Внедрение технологии FacePay // Дистанционные образовательные технологии. 2021. С. 433–435.
4. *Наниев А. Т.* Вопросы правовой регламентации беспилотного (автономного) транспорта в Российской Федерации // Инновации. Наука. Образование. 2020. № 19. С. 336–339.
5. Оплата по биометрии [Электронный ресурс] // URL: [https://www.tadviser.ru/index.php/Статья: Оплата\\_по\\_биометрии](https://www.tadviser.ru/index.php/Статья: Оплата_по_биометрии) (Дата обращения: 10.03.2022).
6. Публичная оферта [Электронный ресурс] // URL: [https://www.mosmetro.ru/docs/new\\_oferta.pdf](https://www.mosmetro.ru/docs/new_oferta.pdf) (Дата обращения: 10.03.2022).
7. Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2021 г. № 3744-р // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 января 2022 г. № 1 (часть IV) С. 264.

8. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» // Собрание законодательства Российской Федерации от 31 июля 2006 г. № 31 (часть I) С. 3451.

9. Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. № 63-ФЗ «Об электронной подписи» // Собрание законодательства Российской Федерации от 11 апреля 2011 г. № 15. С. 2036.

10. *Хрестина А. А.* Технология и перспективы работы системы FacePay в метро Москвы // Вестник науки. 2022. № 1(46). С. 89–94.

11. FacePay [Электронный ресурс]. URL: <https://facepay.mosmetro.ru/> (Дата обращения: 10.03.2022).



***Н. В. Горбач***

*Санкт-Петербургский политехнический  
университет Петра Великого  
Россия, Санкт-Петербург*

## **ПРИЧИНЫ НАЗНАЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ И ИНЫХ ВИДОВ ЭКСПЕРТИЗ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ КРУШЕНИЙ И АВАРИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ, А ТАКЖЕ ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ ТРАНСПОРТНЫХ СОБЫТИЙ**

**Аннотация.** Значение железнодорожного транспорта в жизни человека невозможно недооценить. Каждый день осуществляются пассажирские и грузовые перевозки на железнодорожном транспорте, увеличивается нагрузка и плотность движения, а также нельзя отрицать динамику строительства новых железнодорожных сообщений. На транспорте случается большое количество происшествий, в результате которых люди получают травмы различной степени тяжести или вовсе погибают. Также страдает окружающая среда, которой наносится непоправимый урон и в том числе, не стоит забывать и про материальные убытки. Все это ведет к необходимости в обеспечении безопасности движения поездов и своевременного расследования происшествий на железнодорожном транспорте.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт; крушение; авария; железнодорожно-транспортная экспертиза; подвижной состав; профилактика происшествий.

***N. V. Gorbach***

*Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University  
Russia, St. Petersburg*

## **REASONS FOR THE APPOINTMENT OF RAILWAY AND OTHER TYPES OF EXAMINATIONS IN THE INVESTIGATION OF CRASHES AND ACCIDENTS ON RAILWAY TRANSPORT, AS WELL AS FOR THE PREVENTION OF TRANSPORT ACCIDENTS**

**Abstract.** The importance of railway transport in human life cannot be underestimated. Every day, passenger and freight transportation are carried out by rail, the load and traffic density are increasing, and the dynamics of the

construction of new rail links cannot be denied. A significant number of accidents occur in transport, due to which a large number of people die and are injured, huge material damage and damage to the environment are inflicted. All this leads to the need to ensure the safety of train traffic and timely investigation of accidents in railway transport.

**Keywords:** railway transport; crash; accident; railway transport expertise; rolling stock; accident prevention.

Для выяснения причин крушения и аварий, а также различных обстоятельств, связанных с ними, в том числе определения круга лиц, виновных в железнодорожно-транспортном происшествии, требуется глубокий анализ специальных, технических и технологических вопросов. В настоящем исследовании произведен комплексный анализ железнодорожно-транспортной экспертизы как одного из основных инструментов для помощи в решении ряда вопросов, возникших в результате транспортных происшествий при движении железнодорожного состава или с его участием.

Несоблюдение безопасности может повлечь за собой аварию или крушение. Важно отметить, что понятия аварии и крушения не подлежат отождествлению.

Возникновение транспортных происшествий влекут за собой огромные последствия и потери. Для определения технических причин и обстоятельств, предшествующих крушениям и авариям, требуется назначение и проведение экспертизы, которая в свою очередь позволит определить причину полученных в результате происшествия дефектов и установить характер их получения: эксплуатационный или производственный<sup>1</sup>.

Существуют различные критерии, по которым можно классифицировать происшествия на железнодорожном транспорте: естественный физический износ технических средств, нарушение правил эксплуатации, усложнение технологии, увеличение численности, мощности и скорости подвижного состава, терроризм, рост плотности населения вблизи железнодорожных объектов, несоблюдение населением правил нахождения на объектах железнодорожного транспорта.

Таким образом, железнодорожные происшествия, в результате которых требуется назначение железнодорожно-транспортной и иных видов экспертиз, будут представлять из себя ситуации, связанные с внешними воздействиями, неисправностями, а также столкновени-

---

<sup>1</sup> *Исаев А. В.* Анализ действий машиниста при транспортном событии / А. В. Исаев, С. Л. Вершинин // Локомотив. 2017. № 4. С. 5.

ями, возникшими при движении железнодорожного состава или с его участием.

Их можно представить в следующем виде (стоит отметить, что данный перечень не будет являться исчерпывающим):

### **Сход с рельсов подвижного состава**

Занимает лидирующее место, а именно более 25% из числа главных причин аварий на железнодорожном транспорте. Может произойти ввиду различных обстоятельств. Если говорить об обстоятельствах, связанных с несоблюдением правил эксплуатации и безопасности на железнодорожном транспорте, то чаще всего это ненадлежащее состояние железнодорожных путей и отклонение от нормативов, повлекшее аварийную ситуацию. В таком случае, может быть назначено исследование материалов, из которых были изготовлены части подвижного состава или сами железнодорожные пути, на соответствие ГОСТам или иным нормативным актам.

И как существует несколько категорий железнодорожных путей по различным классификациям в зависимости от объема перевозок, характера и назначения (скоростные, осособгрузонапряженные, железнодорожные магистральные линии класса I–IV, внутриузловые, внутристанционные, соединительные, пути необщего пользования), то для предотвращения ЧС ситуаций необходимо не нарушать правила эксплуатации каждого вида.

### **Неисправности пути**

Так, одной из причин схода вагонов в Подмоскowie 20 мая 2014 года, которое привело к человеческим жертвам, стало несоблюдение правил по содержанию путей, нарушения требований нормативных актов и правил в процессе содержания бесстыкового пути. Согласно выводам следственной комиссии, фактором, повлекшим за собой катастрофу, стал «выброс пути» – искривление рельсово-шпальной решетки. В случаях выброса пути движение на участке обязательно должно закрываться, но в данном случае необходимые меры не были предприняты. В результате чего произошло столкновение со встречным пассажирским составом, который шел по соседнему полотну, погибло шесть пассажиров. Не менее 50 пассажиров получили телесные повреждения различной степени тяжести. Пассажирский вагон № 9 был поврежден до степени исключения из инвентарного парка.

### **Неисправности средств сигнализации, централизации и блокировки**

Средства сигнализации, централизации и блокировки определяют пропускную способность участков, обеспечивают безопасность движения и позволяют полнее и эффективнее использовать все технические

средства транспорта, поэтому их неисправность также может явиться причиной транспортного происшествия и повлечь за собой непоправимые последствия. В таких случаях именно они будут являться объектом экспертного исследования. Техническая эксплуатация устройств сигнализации, централизации и блокировки железнодорожного транспорта будет определяться приказом Минтранса РФ «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации»<sup>1</sup>.

### **Пожары и взрывы непосредственно в вагонах**

Зачастую возгорания происходят в результате неосторожного обращения с огнем. Но в более чем 25% случаев пожары возникают из-за неисправности электрооборудования (обрыв контактного провода, неправильная эксплуатация транспортного подвижного состава, нарушение изоляции и т. д.). В таких случаях назначается комплексная экспертиза (железнодорожно-транспортная и пожарно-техническая).

### **Столкновение подвижного состава**

**Повреждение линий энергоснабжения железной дороги (контактной сети, питающих линий, постов секционирования и тяговых подстанций)**

В том числе с целью профилактики аварий требуется исследование не только подвижных составов, но и постоянное исследование элементов устройств автоматики, телемеханики, связи и электроснабжения железных дорог для установления соответствия технического состояния исследуемых объектов требованиям нормативных документов, которые действуют на железнодорожном транспорте.

И важно еще отметить такой пункт, как человеческий фактор, а именно халатность и невнимательность машинистов, осмотрщиков-ремонтников вагонов, монтеров пути и т. п.

Сход с рельсов подвижного состава, о котором упоминалось выше, может случиться вследствие халатности машиниста (например сход тепловоза 2М62 и 2 грузовых вагонов поезда № 8370 на перегоне Сандово – Пестово однопутного неэлектрифицированного участка Овинище-2 – Кабожа Октябрьской железной дороги.)

Важно упомянуть, что при расследовании преступлений, связанных с крушениями и авариями на железнодорожном транспорте, помимо железнодорожно-транспортной экспертизы (исследование тягового и подвижного состава локомотивной тяги, а также их отдельных узлов и оборудования и основанное на инструментальном анализе и сопоставлении его данных с существующей нормативной и правовой доку-

---

<sup>1</sup> Приказ Минтранса РФ от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации».

ментации), назначается и проводится широкий перечень экспертных исследований из разных областей.

Криминалистические экспертизы (техническая экспертиза документов, трасологическая экспертиза, почерковедческая экспертиза и др.) – проводятся если нужно узнать о подлинности подписей, изменениях в документах (журналах), исследование следов транспортного средства и т. д.

Судебно-медицинская экспертиза – назначается, в основном, при наезде подвижного состава на пешеходов<sup>1</sup>.

Экспертиза нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов. К особой группе следует отнести вагоны, которые загружены сильнодействующими токсичными веществами и в случаях столкновения либо схода с рельсов такого состава, ущерб оказывается весьма велик, так как нужно ликвидировать не только саму катастрофу, а и ее последствия. Поэтому часто при перевозке опасных грузов, таких как газы, легковоспламеняющиеся, взрывоопасные, едкие, ядовитые и радиоактивные вещества, происходят взрывы, пожары цистерн и других вагонов. И именно таких случаях может быть назначен данный вид химического исследования. Также в комплексе может назначаться пожарно-техническая и взрывотехническая экспертиза.

Таким образом, для предотвращения аварийных ситуаций, возникающих в результате выхода из строя узлов и агрегатов объектов железнодорожного транспорта и их неисправностей, нужно регулярно проводить исследование технического состояния элементов инженерного оборудования верхнего строения пути, и проводить проверку на потерю надежности (стойкости, жесткости и прочности) отдельных элементов. Осуществлять постоянный контроль за соответствием правил технической эксплуатации и безопасности. Именно в случаях, когда транспортное происшествие при движении железнодорожного состава или с его участием произошло, важно проводить комплексную экспертизу, так как нередко случаи, когда происшествие обусловлено сочетанием нескольких факторов и различных причин.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Железнодорожная травма: лекция // Избранные лекции по судебной медицине (судебно-медицинская травматология) / Лев Моисеевич Бедрин. Ярославль: Ярославск. Гос. Мед. Институт, 1989. С.73–84.

---

<sup>1</sup> Железнодорожная травма: лекция // Избранные лекции по судебной медицине (судебно-медицинская травматология) / Лев Моисеевич Бедрин. Ярославль: Ярославск. гос. мед. институт, 1989. С. 73–84.

2. *Исаев А. В.* Анализ действий машиниста при транспортном событии / А. В. Исаев, С. Л. Вершинин // *Локомотив*. 2017. № 4. С. 5.
3. Приказ Минтранса РФ от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации».
4. *Григорьев М. Г.* Текст: непосредственный // *Молодой ученый*. 2015. № 11 (91). С. 408–409.
5. *Потехина А. А.* Аварии на железнодорожном транспорте / А. А. Потехина, М. Г. Григорьев // *Молодой ученый*. 2015. № 11 (91). С. 408–409.
6. Приказ Министерства транспорта РФ от 18 декабря 2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта».
7. Распоряжение ОАО «РЖД» от 21.08.2017 № 1697р (в ред. от 30.01.2019) «Об утверждении положения об организации расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре ОАО «РЖД».
8. *Соловьев А. Е.* Виды аварийных ситуаций на железнодорожном транспорте и их причины // *ГИАБ*. 2005. № 5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vidy-avariynyh-situatsiy-na-zheleznodorozhnom-transporte-i-ih-prichiny> (дата обращения: 10.02.2022).

*А. С. Дроганова*  
*Саратовская государственная юридическая академия*  
*Институт прокуратуры*  
*(Россия, Саратов)*

## **БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ И ПЕРСПЕКТИВА ИХ ВНЕДРЕНИЯ В РОССИЙСКУЮ ПРАВОВУЮ СИСТЕМУ**

**Аннотация.** В данной статье исследуются вопросы правовой регламентации стремительно развивающейся отрасли – беспилотного транспорта. Анализируются отдельные положения существующего законопроекта «О высокоавтоматизированных транспортных средствах», выделяются основные проблемы. Автор приходит к выводу о неготовности в данный момент времени введения нормы в действие, однако подчеркивает ее перспективный и необходимый характер.

**Ключевые слова:** беспилотные автомобили, законопроект, высокоавтоматизированные транспортные средства, требования безопасности, причинение ущерба.

*A. S. Droganova*  
*Saratov State Law Academy*  
*Institute of Public Prosecutor's Office*  
*(Russia, Saratov)*

## **DRIVING CARS AND THE PROSPECT OF THEIR IMPLEMENTATION INTO THE RUSSIAN LEGAL SYSTEM**

**Abstract:** This article examines the issues of legal regulation of a rapidly developing industry – unmanned vehicles. Separate provisions of the existing draft law “On highly automated vehicles” are analyzed, the main problems are highlighted. The author comes to the conclusion about the unpreparedness at this point in time to put the norm into effect, but emphasizes its promising and necessary nature.

**Keywords:** unmanned vehicles, bill, highly automated vehicles, safety requirements, causing damage.

Развитие информационных систем не оставляет без внимания всевозможные аспекты современной жизни, в том числе и транспортную

сферу. В данный момент все больше внимания рынку отводится беспилотному транспорту, что логично вызывает ряд законодательных вопросов, требующих урегулирования<sup>1</sup>.

Первым этапом к началу регулирования данной отрасли стало Постановление правительства Российской Федерации №1415<sup>2</sup>, устанавливающее начало проведения эксперимента по внедрению беспилотных транспортных средств на автомобильные дороги. Сроки проведения были обусловлены 2018–2022 гг., не так давно дата окончания была продлена до 1 июля 2022 г.<sup>3</sup>. Однако, это не препятствует дальнейшей разработке и развитию правовой базы. Так относительно недавно, 8 июня 2021 года Министерство транспорта Российской Федерации предоставило законопроект «О высокоавтоматизированных транспортных средствах»<sup>4</sup> (ВАТС) (далее – проект о беспилотных ТС). Содержащиеся в нем нормы направлены на регламентирование четких правил создания и дальнейшего пользования для беспилотных автомобилей, передвигающихся без участия водителя.

Основная составляющая законопроекта – требования к безопасности беспилотного транспортного средства, а именно: система безопасности, валидация параметров, обеспечение надлежащего интерфейса и в целом автоматизированных систем. Стандартно правила безопасности предусматриваются и регламентируются в ТР ТС 018/2011<sup>5</sup>, од-

---

<sup>1</sup> Михайлова Е. А. Беспилотный автомобильный транспорт / Е. А. Михайлова, В. А. Яшенкина. Текст : непосредственный // Молодой ученый. 2019. № 8.2 (246.2). С. 31–36. URL: <https://moluch.ru/archive/246/56686/> (дата обращения: 01.03.2022).

<sup>2</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» // Собр. законодательства РФ. 2018. № 49, ст. 7619; 2020. № 9, ст. 1200.

<sup>3</sup> Постановление Правительства РФ от 7 февраля 2022 г. № 124 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415» (документ не вступил в силу).

<sup>4</sup> Проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах [и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации]» (№ 02/04/06-21/00116763) / [Электронный ресурс] // URL: <https://clck.ru/VXbb3> (дата обращения: 01.03.2022).

<sup>5</sup> Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (в ред. от 13.12.2016) «О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (вместе с "ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств") / [Электронный ресурс] // URL: <http://www.tsouz.ru/> (дата обращения: 02.03.2022).



нако, важным будет подчеркнуть, как данный нормативный документ будет регулировать беспилотные автомобили, ведь такой категории, как «инновационные транспортные средства» в нем не раскрывается, а значит, не существует и официальной оценки. Законопроект отвечает на данный вопрос через ч. 3 ст. 4 документа, где полномочия на установление требований безопасности и методов исследования (испытаний) относятся к ведению Правительства Российской Федерации.

В целом, на начальном этапе разработки данное положение видится возможным, пока распространение новейшего вида транспорта не стало повсеместным, а существуют лишь отдельные случаи их применения. Однако позднее решение о внесении дополнительных изменений во все основные нормативные документы станет существенной необходимостью.

Представляется важным так же осветить отражение в представленном законопроекте вопросов ответственности за ущерб, причиненным ВАТС. Исходя из положений следует, что при возникновении аварийной ситуации весь ущерб имуществу и здоровью должен возмещать непосредственный владелец или лицо, осуществляющее в данный момент дистанционный контроль за движением автомобиля (оператор)<sup>1</sup>. Однако, если будет доказано, что следствием причинения являлся сбой в программном обеспечении или заводской брак, то владелец имеет право обратиться с претензией к компании-изготовителю. Точных формулировок не указано, однако автором исследования предполагается, что разработчики законопроекта подразумевают институт регрессивного требования.

Каким образом будет доказываться вина той или иной стороны – пока не видится возможным сформулировать точно. Предполагается, что при введении данного положения в законодательную практику официально, необходимо будет формирование достаточной судебной практики, на основе которой и появится возможность изучения данных вопросов на «реальных» примерах.

Однако, стоит отметить, что применение данных норм может вызвать ряд правовых коллизий. Во-первых, в проекте закона не говорится, будут ли отнесены беспилотные автомобили к источникам повышенной опасности, что автоматически исключает применение ст. 179 Гражданского кодекса Российской Федерации<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Пешкова А. Е. Субъекты гражданско-правовой ответственности, возникающей вследствие причинения вреда беспилотным транспортным средством // Новый юридический вестник. 2019. № 5 (12). С. 21–24. URL: <https://moluch.ru/th/9/archive/137/4428/> (дата обращения: 02.03.2022).

<sup>2</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ. // Собр. законодательства РФ. 1996. № 5, ст. 410.

Так же основные проблемы при рассмотрении вопроса о возмещении вреда, причиненного беспилотниками, могут возникать в ситуации причинения вреда при внешнем вмешательстве третьих лиц в автоматизированную систему. В частности, когда транспортное средство не было изъято, но по утверждению владельца (оператора) им был утрачен контроль над ВАТС. Тогда коллизионным будет вопрос о разграничении ответственности между владельцем такого средства и третьим лицом, осуществившим вмешательство<sup>1</sup>.

В целом, пока нет причин говорить о законопроекте как о неудаче. Введение в транспортный оборот беспилотных автомобилей – крайне новая и сложная практика для России. Положительная динамика четко отслеживается, однако, нами предполагается крайне сложное внедрение данных норм на законодательном уровне после вступления законопроекта в силу.

Как минимум, необходимо будет внесение поправок в несколько основополагающих для транспортной отрасли нормативных актов: Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»<sup>2</sup>; Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>3</sup>, Кодекс об административных правонарушениях РФ<sup>4</sup>, Гражданский кодекс РФ<sup>5</sup>, Уголовный кодекс РФ<sup>6</sup> и многие другие.

Данный фактор показывает, что временные рамки вступления отдельного закона в силу – вопрос не ближайшего будущего, отдельные положения достаточно «сыры» и требуют детальной проработки с учетом мнения правовых и инженерных экспертов.

---

<sup>1</sup> *Попова М. Л.* Перспективы развития автономного транспорта // Молодой ученый. 2021. № 5 (347). С. 11–12. URL: <https://moluch.ru/archive/347/78113/> (дата обращения: 03.03.2022).

<sup>2</sup> Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Рос. газ. 1995. 26 дек.; Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

<sup>3</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Парламентская газета. 2002. № 246–247.

<sup>4</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1, ч. 1, ст. 1.

<sup>5</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Собр. законодательства РФ. 1996. № 5, ст. 410.

<sup>6</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собр. законодательства РФ. 1996, № 25, ст. 2954.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 1 4-ФЗ. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002, № 1, ч. 1, ст. 1.
3. Михайлова Е. А. Беспилотный автомобильный транспорт / Е. А. Михайлова, В. А. Яшенькина // Молодой ученый. 2019. № 8.2 (246.2). С. 31–36. URL: <https://moluch.ru/archive/246/56686/> (дата обращения: 01.03.2022).
4. Пешкова А. Е. Субъекты гражданско-правовой ответственности, возникающей вследствие причинения вреда беспилотным транспортным средством / А. Е. Пешкова. – Текст : непосредственный // Новый юридический вестник. 2019. № 5 (12). С. 21–24. URL: <https://moluch.ru/th/9/archive/137/4428/> (дата обращения: 02.03.2022).
5. Попова М. Л. Перспективы развития автономного транспорта / М. Л. Попова. Текст.: непосредственный // Молодой ученый. 2021. № 5 (347). С. 11–12. URL: <https://moluch.ru/archive/347/78113/> (дата обращения: 03.03.2022).
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. N 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» // Собр. законодательства Рос. Федерации, 2018, N 49, ст. 7619; 2020, № 9, ст. 1200.
7. Постановление Правительства РФ от 7 февраля 2022 г. № 124 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. N 1415» (документ не вступил в силу).
8. Проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (№ 02/04/06-21/00116763) / [Электронный ресурс] // URL: <https://clck.ru/VXbb3> (дата обращения: 01.03.2022).
9. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 13.12.2016) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») / [Электронный ресурс] // URL: <http://www.tsouz.ru/> (дата обращения: 02.03.2022).
10. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25, ст. 2954.

11. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. 1995. 26 декабря; Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

12. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Парламентская газета, № 246-247, 28.12.2002.

*П. Л. Липович, К. С. Чернова*  
*Саратовская государственная юридическая академия*  
*Институт прокуратуры*  
*(Россия, Саратов)*

## **ПРОБЛЕМНЫЙ АСПЕКТ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ БУКСИРОВКИ НА РАЗЛИЧНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА**

**Аннотация:** в статье раскрывается проблема правового регулирования договора буксировки как на международном, так и на отечественном уровнях, приведен сравнительный анализ зарубежного и российского законодательства, предлагается вариант решения вопроса об урегулировании буксировочных отношений не только на водном виде транспорта, но и на автомобильном, железнодорожном и воздушном.

**Ключевые слова:** договор буксировки, международное сотрудничество, транспортное средство, договорные отношения, правовой акт.

*P. L. Lipovich, K. S. Chernova*  
*Saratov State Law Academy*  
*Institute of Public Prosecutor's Office*  
*(Russia, Saratov)*

## **PROBLEMATIC ASPECT OF THE LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL TOWING ON VARIOUS TYPES OF TRANSPORT**

**Annotation:** the article reveals the problem of legal regulation of the towing contract both at the international and domestic levels, provides a comparative analysis of foreign and Russian legislation, proposes a solution to the issue of settling towing relations not only on water transport, but also on road, rail and air.

**Keywords:** towing agreement, international cooperation, vehicle, contractual relationship, legal act.

На сегодняшний день нашу жизнь невозможно представить без различных транспортных путей и сообщений. Общество использует транспорт как в личных, так и в промышленных целях – спектр его применения не ограничен и с каждым днем стремительно расширяет-

ся. Большое значение в транспортной сфере приобретает такое явление, как буксировка. К сожалению, истории об авариях в международных портах различного вида транспорта – не редкость, а напротив очень частая проблема. Для предотвращения, а главное предупреждения подобных ситуаций и существует буксировка. Так, буксиры способствуют обеспечению безопасности при осуществлении маневров другими судами, а также играют важную роль в спасательных операциях и ликвидации аварийных ситуаций. Между тем, необходимо сделать акцент на правовом аспекте процесса буксировки. Ввиду того, что эта процедура достаточно сложна как с технической, так и с юридической точки зрения, нормативная база должна регулировать все вопросы, связанные с буксировкой, и не допускать пробелов в законодательстве, дабы исключить свободу трактования существующих предписаний и требований.

Рассматривая международное сотрудничество в сфере буксировок, мы должны отметить тот факт, что на данный момент самым популярным способом буксировки является использование морского транспорта ввиду его дешевизны. Договор буксировки заключается между судовладельцем или объектом буксировки, с одной стороны, и судовладельцем буксира или нескольких буксиров, участвующих в операции, – с другой<sup>1</sup>. При регулировании таких правоотношений необходимо учитывать законодательные положения всех стран-участниц (например, России и Индии, России и Финляндии, России и Китая и так далее). Более того, вопросам в сфере морских перевозок грузов, а следовательно, морских буксировок, посвящен не один международный правовой акт. В частности, это Конвенция ООН о морской перевозке грузов, Правила Гаага-Висби (при сотрудничестве с нашей страной также необходимо учитывать нормативные положения Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации) и другие немаловажные документы. Однако необходимо отметить, что в международных буксировках может быть задействован не только морской транспорт, но и железнодорожный, авиационный, а также автомобильный. Железнодорожные и автомобильные буксировки применяются не реже, чем буксировки с использованием водного транспорта. Их популярность обусловлена ситуациями, когда морская буксировка, да и в целом перевозка грузов, нерациональна и нецелесообразна. С географической точки зрения некоторые страны находятся в крайне невыгодном

---

<sup>1</sup> Морское страхование: Теория и практика: учеб. для студентов вузов, обучающихся по специальностям: «Судовождение», «Орг. перевозок и упр. на вод. трансп.» / С. Л. Ефимов. М.: РосКонсульт, 2001.

«морском» расположении, либо же вовсе не имеют доступа к водному пространству. Использование авиатранспорта в данной сфере – явление крайне редкое, что объяснимо сложностью технического обеспечения, а следовательно, высокой стоимостью предоставляемой услуги. Тем не менее, это не означает, что авиа-буксировок не существует.

При анализе проблемных аспектов в сфере международных буксировок мы пришли к выводу, что большое внимание уделено буксировкам с использованием морского транспорта. С одной стороны, это обеспечивает максимально точную регламентацию такого вида правоотношений и сводит к минимуму необоснованные правовые споры на международном уровне, поскольку исключается широта толкования договоренностей и существующих норм. С другой стороны, большим упущением мы считаем отсутствие должного правового обеспечения буксировки с использованием иных видов транспорта. Правоотношения между странами-участницами регулируются индивидуальными соглашениями. Зачастую это создает множество юридических коллизий, которые крайне сложны в разрешении, поскольку законодательства, способного разрешить спор, в едином виде нет.

Рассмотрев вышеописанный проблемный аспект на международном уровне, мы смогли провести параллель и с Российской Федерацией. Далее будут рассмотрены особенности данного вопроса применительно к нашей стране.

Следует обратить внимание на серьезные изменения, произошедшие в регулировании ответственности сторон за нарушение правил перевозки и буксировки на внутренних водных путях. Статьи 115 и 120 КВВТ в действующей редакции не устанавливают, как это было ранее, законных исключительных неустоек за неподачу перевозчиком или буксировщиком транспортных средств, за не предъявление отправителем груза или буксируемого объекта или за неиспользование по иным причинам поданных транспортных средств, а также за сверхнормативный простой судна по вине отправителя или получателя<sup>1</sup>.

В настоящее время за указанные в ст. 115 КВВТ нарушения участники транспортного процесса несут ответственность в пределах причиненных друг другу убытков, если иное не предусмотрено договором перевозки или буксировки. При этом «иное» в силу ст. 122 КВВТ под страхом ничтожности не может ограничить ответственность или освободить от нее, а способно лишь усилить ее.

---

<sup>1</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (в ред. от 30.12.2021) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 11, ст. 1001.

Цена простой судна перевозчика или буксировщика согласовывается сторонами договора, а при отсутствии в договоре соответствующих условий размер платы за простой судна определяется расходами на содержание судна и его экипажа. Более того, в сфере мореплавания существует термин «демередж», означающий сумму, уплачиваемую перевозчику или фрахтователю за сверхнормативный простой судна под погрузкой или разгрузкой. Это предоставляет участникам договорных отношений определенную свободу в определении условий ответственности за нарушение своих обязательств, которые будут приемлемы для обеих сторон. Указанные изменения отражают тенденцию усиления роли договора в транспортных обязательствах и отступления от общего правила об ограничении ответственности транспортных организаций.

Между тем, стоит заметить, что столь полное и разностороннее правовое регламентирование получила лишь буксировка судна на водном транспорте. Анализируя нормативную базу по данному вопросу, мы можем прийти к выводу о том, что всевозможные формы и акты должным образом организованы лишь в сфере водного транспорта. Однако не стоит забывать, что буксировке может подвергаться как автомобильный, воздушный, так и железнодорожный транспорт.

В научной литературе отмечается, что буксировка на всех видах транспорта, кроме водного, не носит организованного (массового) характера, используется эпизодически (от случая к случаю) и воспринимается (регламентируется) в основном не как самостоятельная часть транспортного процесса, а как обеспечивающая его вспомогательная деятельность, что означает необходимость применения к соответствующим договорным отношениям общих положений гражданского законодательства о договорах<sup>13</sup>. Но и такое объяснение отсутствия специальных договорных форм автомобильных, воздушных и железнодорожных буксировок поддержать нельзя. Недостаточная массовость конкретных экономических связей в конкретный момент времени отнюдь не отменяет перспектив их развития, в целом не лишает отношения буксировки такой юридической специфики, которая предопределила обособление договора буксировки на водных видах транспорта.

Поэтому в первую очередь к договорным отношениям, опосредующим буксировку на автомобильном, воздушном и железнодорожном транспорте, следует применять существующие специальные нормы

---

<sup>1</sup> Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта // Статут. 2006.



о договорах, полностью или частично поглощающих буксировку как особый транспортный процесс. К примеру, договорное взаимодействие участников железнодорожных буксировок прячется под маской регламентированных в ст. 12 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» договоров об оказании услуг локомотивной тяги, которые в юридической литературе иногда ошибочно квалифицируются в качестве договоров аренды транспортного средства (локомотива) с экипажем.

Кроме того, договорные буксировочные отношения на железных дорогах частично охватываются договорами на подачу и уборку вагонов, заключаемыми в соответствии со ст. 56 Устава железнодорожного транспорта. Условия о порядке, стоимости и других условиях буксировки воздушных судов с использованием специальных буксировочных водил, предназначенных для соответствующих типов воздушных судов, присутствуют в договорах о наземном обслуживании между авиакомпаниями и аэропортами, что позволяет последним взыскивать отдельную оплату за осуществленные буксировочные операции.

При недостаточности специальных норм, предназначенных для регулирования буксировочных процессов на отдельных видах транспорта, предпочтительным видится применение по аналогии имеющихся правил транспортного законодательства о буксировке, в конечном счете стоит обращаться к общим положениям о договоре, минуя прямое использование правил главы 39 ГК РФ о договорах возмездного оказания услуг.

Для реализации такого подхода, отвечающего логике современного соотношения норм ГК РФ и транспортных уставов и кодексов, полагаем необходимым включение в главу 40 ГК РФ понятия договора буксировки, что в силу п. 2 ст. 779 выведет буксировочные отношения из сферы нормативного воздействия главы 39 ГК РФ и будет способствовать достижению единообразия в судебной практике. Пока же отдельные суды допускают непосредственное применение положений главы 39 ГК РФ даже в тех случаях, когда спорные отношения однозначно квалифицируются как водная буксировка и имеют специальный источник правовой регламентации.

В целях совершенствования гражданско-правового регулирования транспортной деятельности помимо появления в ГК РФ понятия договора буксировки целесообразно установление хотя бы общих правил о порядке определения лица, осуществляющего руководство буксирным караваном (составом), а также специальных норм о субъекте и основаниях ответственности за убытки, причиненные имуществу и людям, находящимся на транспортных средствах, составляющих этот караван (состав), то есть третьим лицам по отношению к сторо-

нам договора буксировки. В отсутствие таких норм может оказаться, что в аналогичных ситуациях будут применяться различные правила гражданского закона: инцидент на воде повлечет ответственность виновной стороны договора буксировки, а за причинение вреда третьим лицам на суше или в воздухе участники буксировочного процесса ответят солидарно.

Подводя итог вышесказанному, мы можем сделать вывод о том, что на сегодняшний день нормативное регулирование в сфере буксировки транспортных средств развито неравномерно как в Российской Федерации, так и на международном уровне. Достаточно много внимания уделено буксировке судов на водном транспорте. По большому счету, нормотворец таким объемным регламентированием обособил данный процесс от других видов буксировки. Однако, без должного внимания осталась буксировка на автомобильном, воздушном и железнодорожном транспорте. Безусловно, это компенсируется нормами гражданского права, международными правовыми актами, и, соответственно, вытекающими из них договорными правоотношениями. Все же, мы должны понимать, что такое регулирование не может являться всеобъемлющим, тем более в международных правоотношениях, поскольку риску могут подвергаться интересы не одного государства. Регламентирование отдельных вопросов необходимо в условиях современных реалий, а значит, это является прекрасной и многогранной областью для совершенствования отечественного и международного законодательства.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 1994 г., № 32, ст. 3301.
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 30.12.2021) // Собрание законодательства Российской Федерации от 2001 г., № 11, ст. 1001.
3. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 № 18-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 2003 г., № 2, ст. 170.
4. Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 2003 г., № 2, ст. 169.
5. *Брагинский М.И., Витрянский В.В.* Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта // Статут. 2006. 101–115 с.

6. *Карандашова Н. А., Егорова Н. Ю.* Ответственность сторон по договору буксировки. // Парадигмальные установки естественных и гуманитарных наук: междисциплинарный аспект: материалы XVI Международной научно-практической конференции (30 декабря 2021г.): в 3 ч. Ч. 1. – Ростов-на-Дону: Изд-во Южного университета ИУБиП, 2021. 887–890 с.

7. Морское страхование: Теория и практика: учеб. для студентов вузов, обучающихся по специальностям: «Судовождение», «Орг. перевозок и упр. на вод. трансп.» / С. Л. Ефимов. М.: РосКонсульт, 2001.

*А. В. Зенин*

*Саратовская государственная юридическая академия  
Институт прокуратуры  
(Россия, Саратов)*

## **РОЛЬ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ГОРОДАХ**

**Аннотация.** В статье проведен анализ природоохранных требований, обеспечивающих экологическую безопасность в городах при установлении приаэродромных территорий. Изучение законодательства показало, что основной массив экологических требований закрепляется в отношении седьмой подзоны приаэродромных территорий. Автор приходит к выводу об отсутствии системного подхода к обеспечению экологической безопасности в городах, при установлении данных зон с особыми условиями использования территорий.

**Ключевые слова:** приаэродромные территории, экологическая безопасность, охрана земель, земельное право, природоохранное право, защита окружающей среды.

*A. V. Zenin*

*Saratov State Law Academy  
Institute of Public Prosecutor's Office  
(Russia, Saratov)*

## **THE ROLE OF AERODROME TERRITORIES IN ENSURING ENVIRONMENTAL SAFETY IN CITIES**

**Abstract:** the article analyzes the environmental requirements that ensure environmental safety in cities when establishing aerodrome territories. The study of the legislation showed that the main array of environmental requirements is fixed in relation to the seventh subzone of the aerodrome territories. The author comes to the conclusion that there is no systematic approach to ensuring environmental safety in cities, when establishing these zones with special conditions for the use of territories.

**Keywords:** aerodrome territories, environmental safety, land law, environmental law, protection of environmental system.

В настоящее время в России насчитывается 235 аэродрома<sup>1</sup>. Нередко данные объекты размещены в пределах населенных пунктов<sup>2</sup> либо в непосредственной близости от их границ. Сгорание авиационных топлив, шумовое воздействие оказывают негативное воздействие на почвы и атмосферный воздух городских поселений, и их экологическую безопасность в целом. Вследствие этого, существует объективная необходимость в установлении специальных зон с особыми условиями использования территорий (далее – ЗОУИТ) – приаэродромных территорий (далее – ПАТ). Е.Ю. Чмыхало классифицирует ЗОУИТ на охранные, санитарно-защитные и иные<sup>3</sup>. ПАТ является охранной зоной, которая также выполняет природоохранные функции. В советской юридической литературе отмечалось, что путем установления зон с особыми условиями землепользования правовой режим земель транспорта распространяется и на смежные земли<sup>4</sup>. В ст. 104 Земельного кодекса Российской Федерации<sup>5</sup> (далее – ЗК РФ) установлено, что целями установления ЗОУИТ являются защита жизни и здоровья граждан и охрана окружающей среды. Необходимость в достижении указанных целей делает актуальным исследование ПАТ в контексте обеспечения экологической безопасности в городах. Заметим, что большинство публикаций, посвященных правовому регулированию ПАТ, затрагивают не вопросы охраны окружающей среды, а градостроительные и имущественные аспекты.

Установление ПАТ одновременно регулируется земельным, воздушным, санитарно-эпидемиологическим законодательством, законодательством о градостроительной деятельности. Так, в п. 8 ст. 105 ЗК РФ ПАТ упомянута в качестве ЗОУИТ. Детальное регулирование данной ЗОУИТ содержится в ст. 47 Воздушного кодекса Российской Федерации<sup>6</sup> (далее – ВЗК РФ). Как следует из п. 1 ст. 47 ВЗК РФ одной

---

<sup>1</sup> Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации. URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-ajeroporoty-i-ajerodromy-geestr-grajdanskih-ajerodromov-rf/?ysclid=10hczgca9r>. (Дата последнего обращения 08.03.2022).

<sup>2</sup> К примеру, старый аэропорт г. Саратова расположен в Кировском районе города. Аэропорт г. Астрахани расположен в Советском районе города.

<sup>3</sup> Малько А. В., Чмыхало Е. Ю. Земельно-правовая политика в современной России: словарь-справочник. М.: Проспект, 2021.

<sup>4</sup> Советское земельное право: учебник / под ред. Н.И. Краснова. М.: Юрид. лит., 1981.

<sup>5</sup> Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ (с изм. и доп. от 16.02.2022) // Собр. законодательства РФ. 2001. № 44, ст. 4147;

<sup>6</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (с изм. и доп. от 02.07.2021) // Собр. законодательства РФ. 1997. № 12, ст. 1383; № 27, ч. 1, ст. 5159.

из целей установления приаэродромных территорий является исключение негативного воздействия оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье человека и окружающую среду. Анализ подзон, выделяемых внутри ПАТ позволяет констатировать, что только седьмая подзона служит достижению вышеназванных целей. Подзоны с первой по шестую в большей степени направлены на обеспечение безопасности воздушного движения. Таким образом, при исследовании экологической функции ПАТ необходимо определить особенности правового режима их седьмой подзоны. Прежде того, отметим, что установление седьмой подзоны ПАТ, является основанием для прекращения существования санитарно-защитной зоны в отношении конкретного аэродрома или аэропорта (п. 3(1) Постановления Правительства РФ от 03.03.2018 № 222<sup>1</sup> (ред. от 21.12.2018)). Означает ли это, что ПАТ эффективно заменяет санитарно-защитные зоны, становится понятным из нижеследующих сведений.

В соответствии с действующей редакцией пп. 7 п. 3 ст. 47 ВЗК РФ седьмая подзона ПАТ устанавливается в целях предотвращения негативного физического воздействия. Исходя из приведенной нормы, негативное физическое воздействие понимается в контексте несоответствия эквивалентного уровня звука санитарно-эпидемиологическим требованиям. Целесообразно обратиться к прошлой редакции пп. 7 п. 3 ст. 47 ВЗК РФ, в тексте которой также упоминались электромагнитное воздействие, концентрации загрязняющих веществ в атмосферном воздухе. Сужение целей установления седьмой подзоны ПАТ вызывает вопросы насчет обоснованности подобного решения. Действующее правовое регулирование данного вида ЗОУИТ воспринимает негативное воздействие, оказываемое воздушным транспортом на города, только с точки зрения эквивалентного уровня звука, игнорируя другие виды негативного воздействия. Симптоматичным является и то, что Методика установления седьмой подзоны приаэродромной территории, расчета и оценки рисков для здоровья человека<sup>2</sup>, не содержит даже отсылок на иные виды воздействия, кроме как звуковое.

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 3 марта 2018 г. № 222 (в ред. от 21 декабря 2018 г.) «Об утверждении Правил установления санитарно-защитных зон и использования земельных участков, расположенных в границах санитарно-защитных зон» // Собр. законодательства РФ. 2018. № 11, ст. 1636; № 53 (часть II), ст. 8666.

<sup>2</sup> МР 2.5/4.3.0258-21. 2.5. Гигиена и эпидемиология на транспорте. 4.3. Методы контроля. Физические факторы. Методика установления (изменения) седьмой подзоны приаэродромной территории. Методические рекомендации (утв. Главным государственным санитарным врачом РФ 27 сентября 2021 г.) //

Выше было отмечено, что режим ПАТ регулируется в том числе законодательством о градостроительной деятельности. Так, в отношении ПАТ установлены особенности для разработки и применения правил землепользования и застройки, выдаче разрешений на строительство. Вместе с тем, Градостроительный кодекс Российской Федерации<sup>1</sup> (далее – ГрК РФ) не регулирует вопросы, обусловленные экологическими факторами (в границах ПАТ). При этом общие требования, обеспечивающие безопасность условий труда, быта и отдыха определены только в ст. 24 Федерального закона от 30.03.1999 № 52-ФЗ (в ред. от 02.07.2021) «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения»<sup>2</sup>. Можно ли характеризовать подобное регулирование как целостное, комплексное и полное?

Ст. 1 Федерального закона от 10.01.2002 №7-ФЗ (в ред. от 30.12.2021) «Об охране окружающей среды»<sup>3</sup> раскрывает понятие экологической безопасности – состояние защищенности природной среды и жизненно важных интересов человека от возможного негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, их последствий. Несомненно, защищенность от последствий сжигания авиационного керосина или электромагнитного воздействия является жизненно важным интересом граждан. Вместе с тем, законодатель не использует возможности правового режима ЗОУИТ для достижения экологической безопасности. Декларативные положения ЗК РФ и ВЗК РФ вступают в противоречие с регулятивными нормами и подзаконными актами.

Достижение экологического благополучия является главным требованием в сфере обеспечения экологической безопасности<sup>4</sup>. Однако, проведенный анализ законодательства позволяет резюмировать, что

---

Бюллетень нормативных и методических документов Госсанэпиднадзора. 2021. № 3.

<sup>1</sup> Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ (с изм. и доп. от 30 декабря 2021 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2005. № 1, ч. 1, ст. 16; Рос. газ. 2022. № 1.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 30 марта 1999 г. № 52-ФЗ (с изм. и доп. от 2 июля 2021 г.) «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1999. № 14, ст. 1650; № 18, ст. 2571.

<sup>3</sup> Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ (с изм. и доп. от 30 декабря 2021 г.) «Об охране окружающей среды» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 2, ст. 133; Рос. газ. 2022. № 2.

<sup>4</sup> Харьков В. Н. Рациональное и эффективное использование и охрана природных ресурсов как конституционные требования в сфере обеспечения экологической безопасности // Российская юстиция. 2019. № 6. С. 19–21.

роль ПАТ в обеспечении экологической безопасности в городах является минимальной. Несмотря на то, что воздушный транспорт – один из основных загрязнителей атмосферного воздуха, считаем, что российские города не имеют адекватных и действенных средств защиты от их негативного воздействия.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-reestr-grajdanskih-ajerodromov-rf/?ysclid=10hczgca9r>. (Дата последнего обращения 08.03.2022).

2. *Малько А. В., Чмыхало Е. Ю.* Земельно-правовая политика в современной России: словарь-справочник. М.: Проспект, 2021.

3. Советское земельное право: учебник / под ред. Н. И. Краснова. М.: Юрид. лит., 1981.

4. Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ (с изм. и доп. от 16.02.2022) // Собр законодательства РФ. 2001. № 44, ст. 4147.

5. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (с изм. и доп. от 02.07.2021) // Собрание законодательства РФ. 1997, № 12, ст. 1383; № 27 (часть I), ст. 5159.

6. Постановление Правительства РФ от 03.03.2018 № 222 (ред. от 21.12.2018) «Об утверждении Правил установления санитарно-защитных зон и использования земельных участков, расположенных в границах санитарно-защитных зон» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 11, ст. 1636; № 53 (часть II), ст. 8666.

7. МР 2.5/4.3.0258-21. 2.5. Гигиена и эпидемиология на транспорте. 4.3. Методы контроля. Физические факторы. Методика установления (изменения) седьмой подзоны приаэродромной территории. Методические рекомендации (утв. Главным государственным санитарным врачом РФ 27.09.2021) // Бюллетень нормативных и методических документов Госсанэпиднадзора. 2021. № 3.

8. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (с изм. и доп. от 30.12.2021) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2005. № 1 (часть 1), ст. 16; Рос. газ. 2022. № 1.

9. Федеральный закон от 30.03.1999 № 52-ФЗ (с изм. и доп. от 02.07.2021) «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» // Собрание законодательства РФ. 1999. № 14, ст. 1650; № 18, ст. 2571.



10. Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ (с изм и доп. от 30.12.2021) «Об охране окружающей среды» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 2, ст. 133; Российская газета. 2022. № 2.

11. *Харьков В. Н.* Рациональное и эффективное использование и охрана природных ресурсов как конституционные требования в сфере обеспечения экологической безопасности // Российская юстиция. 2019. № 6. С. 19 – 21.

*А. А. Копасова, В. А. Лимберг*  
*Саратовская государственная юридическая академия*  
*Институт юстиции*  
*(Россия, Саратов)*

## **ПРОБЛЕМЫ ОВЕРБУКИНГА В СФЕРЕ АВИАСООБЩЕНИЯ**

**Аннотация.** Овербукинг подразумевает продажу большего количества билетов, чем есть кресел на рейсе. Авиакомпании внедрили такую практику в основном ради выгоды. Соглашаться или нет – дело каждого. Подобные ситуации очень неприятны для потребителя, который заплатил за билет и построил планы. Перевозчик же перестраховывается на случай, если пассажир купил билет по низкому тарифу и отказался от него незадолго до вылета.

Овербукинг легален и отрегулирован в США и Европе. В наше время в Российской Федерации нет закона, который бы регулировал овербукинг. В 2015 году были первые попытки урегулировать данную проблему. С законодательной инициативой выступило Министерство транспорта, но предложенная инициатива содержала в себе ряд пробелов и трудностей, поэтому решение проблемы так и не увенчалось успехом.

Причиной появления овербукинга – поведение пассажиров, так как кто-то меняет планы, а кто-то пытается сэкономить с помощью ложного возврата.

Существует множество позиций касательно овербукинга, одни авторы поддерживают подобную систему, другие наоборот – выступают против. Из-за того что овербукинг никак не урегулирован российским законодательством, авиакомпании трактуют его как удобно. В настоящее время, права пассажиров защищают гражданский кодекс и кодекс об административных правонарушениях. Если перевозчик не посадил вас на рейс, указанный в билете, можно считать, что произошел односторонний отказ от изменения обстоятельств, который в силу п. 1 ст. 310 ГК РФ – запрещен.

Дискуссионным продолжает оставаться вопрос об ответственности авиаперевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора воздушной перевозки пассажира. Положения действующего законодательства во многом устарели и требуют незамедлительной доработки законодателем.

**Ключевые слова:** гражданское право, овербукинг, авиаперевозка, авиакомпания, гражданско-правовая ответственность, законодательство.

*A. A. Kopasova, V. A. Limberg*  
*Saratov State Law Academy*  
*Institute of Justice*  
*(Russia, Saratov)*

## **PROBLEMS OF OVERBOOKING IN THE FIELD OF AIR TRAFFIC**

**Annotation.** Overbooking involves selling more tickets than there are seats on the flight. Airlines have adopted this practice mainly for profit. To agree or not is everyone's business. Such situations are very unpleasant for the consumer who has paid for the ticket and made plans. The carrier, on the other hand, is reinsured in case the passenger bought a ticket at a low fare and canceled it shortly before departure.

Overbooking is legal and regulated in the US and Europe. Nowadays in the Russian Federation there is no law that would regulate overbooking. In 2015, there were the first attempts to resolve this problem. The Ministry of Transport came up with a legislative initiative, but the proposed initiative contained a number of gaps and difficulties, so the solution of the problem was not crowned with success.

The reason for the emergence of overbooking is the behavior of passengers, as someone changes plans, and someone tries to save money with a false return.

There are many positions regarding overbooking, some authors support such a system, others, on the contrary, oppose it. Due to the fact that overbooking is not regulated in any way by Russian legislation, airlines interpret it as convenient. Currently, the rights of passengers are protected by the civil code and the code of administrative offenses. If the carrier did not put you on the flight indicated on the ticket, it can be considered that there was a unilateral refusal to change circumstances, which, by virtue of clause 1 of Art. 310 of the Civil Code of the Russian Federation – prohibited.

The issue of the air carrier's liability for non-performance or improper performance of a passenger air carriage agreement continues to be debatable. The provisions of the current legislation are largely outdated and require immediate revision by the legislator.

**Keywords:** civil law, overbooking, air transportation, airline, civil liability, legislation.

В наши дни путешествия всегда связаны с затратами и стрессом. Иногда все эти ситуации происходят от обстоятельств, независящих от нас. Ярким примером является овербукинг. Столкнуться с ним можно во время онлайн-регистрации или в аэропорту. Авиакомпания, понимая, что места на рейс заканчиваются, предлагает пассажирам,

не попавшим на нужный рейс, отказаться от места добровольно, либо предлагает полететь другим рейсом. В случаях, когда все пассажиры отказываются лететь другим рейсом, компания снимает пассажиров с рейса принудительно. Поэтому, соглашаться или нет – дело каждого. Подобные ситуации очень неприятны для потребителя, который заплатил за билет и построил определенные планы.

Овербукинг – это положение, в котором авиакомпания продает больше билетов на рейс, чем предусмотрено мест в самолете. Данная практика не является редкостью, более того, такая практика легальна и урегулирована в Европе и США. На данный момент в России нет закона, который бы регулировал овербукинг. Первые попытки урегулировать данную проблему появились еще в 2015 году, тогда с законодательной инициативой выступило Министерство транспорта. Предложенная инициатива содержала в себе ряд пробелов и трудностей, связанных с расчетом компенсации, поэтому решение проблемы так и не увидело свет.

Основной причиной появления овербукинга является поведение пассажиров. Данные статистики различных авиакомпаний показывают, что около 10-20% пассажиров не появляются на рейсах. Причин этому много, кто-то меняет планы, а кто-то пытается сэкономить с помощью ложного возврата. На рейсе остаются свободные места, которые могли бы принести авиакомпании дополнительный доход, поэтому перевозчики прибегают к использованию овербукинга.

Существует множество позиций касаясь овербукинга, кто-то поддерживает подобную систему, ссылаясь на зарубежный опыт. К примеру, заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России Илья Белавинцев, утверждает следующее: «Данная практика не придумана нами – ее используют авиакомпании практически во всех странах. Поэтому если мы хотим, чтобы отрасль массовой авиации развивалась, мы должны эту практику в том или ином виде учитывать. Наше преимущество в том, что мы будем не первыми принимать решение по введению овербукинга. Следовательно, у нас есть достаточное количество данных по ошибкам и конфликтным вопросам, которые могут при этом возникнуть»<sup>1</sup>. Существуют и противники, они рассматривают введение овербукинга с позиции действующего законодательства. По их мнению, легализация овербукинга приведет к различным на-

---

<sup>1</sup> Кочеткова М.А. В полете или пролете [Электронный ресурс] // Парламентская газета. Режим доступа: <https://www.pnp.ru/archive/2015/09/03/v-polyote-ili-prolyote.html> / (дата обращения: 02.03.2022).

рушениям. К примеру, Исполнитель обязан оказать потребителю услугу, качество которой соответствует договору (п. 1 ст. 4 Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей»). На качество предоставляемой авиакомпанией услуги напрямую влияет соблюдение условий о пункте назначения и о времени отправления. А в случае овербукинга перевозчик не может гарантировать доставку пассажира в запланированное время. Как указывает Кирилл Акимов, предлагаемые законопроектом изменения позволяют авиакомпаниям исполнять свои обязанности произвольно, а при наличии корыстной или иной личной заинтересованности могут даже привести к коррупционным проявлениям.

Возвращаясь к тому, что овербукинг никак не урегулирован российским законодательством, авиакомпании трактуют его как удобно, пользуясь принципом «разрешено все, что не запрещено». Конечно, это не значит, что пассажиры не смогут привлечь авиакомпанию к ответственности. В настоящее время, права пассажиров защищают гражданский кодекс и кодекс об административных правонарушениях. После того как перевозчик не посадил вас на рейс, указанный в билете, можно считать, что произошел односторонний отказ от изменения обстоятельств, который в силу п. 1 ст. 310 ГК РФ – запрещен. Поэтому, за подобные нарушения компания обязана возместить убытки, причиненные данными действиями, согласно ст. 15 ГК РФ. Что касается административной ответственности, то подобные нарушения признаются услугами ненадлежащего качества, что в свою очередь образует состав, предусмотренный ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ.

Таким образом, используя овербукинг, перевозчик в одностороннем порядке изменяет действующий договор воздушной перевозки с новыми условиями, которые предусматривают компенсацию для пассажира. Но в большинстве случаев овербукинг используется основанием для одностороннего отказа авиаперевозчиком пассажиру в посадке на рейс, указанный в заключенном между ними договоре воздушной перевозки. Тем не менее данное обстоятельство противоречит действующему законодательству и является незаконным (ст. 107 ВК РФ). Так, Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа признал, что авиаперевозчик вправе отказать пассажиру в посадке на рейс только в случае угрозы безопасности полета.

Суть дела заключалась в том, что гражданином Никитиным К.С. и гражданином Тарасовым А.А. были приобретены билеты на рейс авиакомпании «ЮТэйр». Указанные лица прибыли в аэропорт заблаговременно до вылета, однако им было отказано в регистрации и посадке на рейс в связи с превышением предельной коммерческой загрузки воз-

душного судна. В отношении данного инцидента прокуратура провела проверку о соблюдении авиакомпанией законодательства о защите прав потребителей при выполнении воздушных перевозок. Ясного ответа от авиакомпании на вопрос прокуратуры о причинах превышения предельной коммерческой загрузки воздушного судна так и не поступило. На основании имеющихся обстоятельств Прокуратура возбудила в отношении авиакомпании дело об административном правонарушении и направила материалы проверки в территориальное управление Роспотребнадзора. Авиакомпания «ЮТэйр» была привлечена к административной ответственности по части 1 статьи 14.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях – административному штрафу в размере 30000 рублей. Не согласившись с данным постановлением, авиакомпания обратилась в арбитражный суд, ссылаясь на то, что причиной изменения даты перевозки явилась необходимость обеспечения безопасности полета в связи с превышением предельной коммерческой загруженности воздушного судна.

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа, усмотрев в действиях авиакомпании нарушение законодательства, пришел к выводу, что перевозчик вправе отказать пассажиру в авиaperевозке в случае принятия Командиром воздушного судна решения о снятии с борта самолета пассажиров и багажа в целях обеспечения безопасности полета. Авиакомпания «ЮТэйр» не представила доказательства, подтверждающие принятие Командиром воздушного судна соответствующего решения. На основании всего вышеизложенного и руководствуясь ч.ч. 1–2 статьи 4, ч. 1 ст. 13 Закона «О защите прав потребителей», ч. 1 ст. 102, ст. 103 ВК РФ, п.п. 6, 7, 76, 230 ФАП-82 суд пришел к выводу о законности постановления Роспотребнадзора. Таким образом, можно сделать вывод, что изменение условий договора воздушной перевозки пассажирам Никитину и Тарасову было связано с овербукингом – т.е. продажей перевозчиком большого количества билетов, чем имеется посадочных мест на борту.

На данный момент, принимаются попытки законодательно урегулировать отношения связанные с овербукингом. Рассматривается предложение по недопущению продажи количества билетов, превышающих количество мест в самолете. В пояснительной записке указывается, что принятие и реализация законопроекта позволит существенно защитить права граждан при оказании услуг воздушной перевозки пассажиров, повысить эффективность нормативно правового регулирования в сфере воздушных перевозок пассажиров, а также позволит пресечь нарушения в сфере продажи билетов на воздушный транспорт, в частности по реализации билетов с применением овербу-

кинга, а также способствует логической оптимизации авиасообщения в целом.

Исходя из анализа приведенных норм, можно прийти к выводу, что на данный момент имеется ряд проблем в вопросе ответственности авиаперевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора воздушной перевозки пассажира. Положения действующего законодательства во многом устарели и некоторые из них требуют незамедлительной доработки законодателем. В противном случае можно будет говорить о неправомерной защите имущественных интересов авиаперевозчиков в ущерб надлежащей защите прав пассажиров.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. *Кочеткова М.А.* В полете или пролете [Электронный ресурс] / М. Кочеткова // Парламентская газета. – Режим доступа: <https://www.pnp.ru/archive/2015/09/03/v-polyote-ili-prolyote.html> / (дата обращения: 02.03.2022).

2. *Маркевич Н.В.* Гражданско-правовые договоры в области авиационных перевозок: понятие, признаки, классификация // Право и политика. 2020. №7. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/grazhdansko-pravovyye-dogovory-v-oblasti-aviatsionnykh-vozvoshodiv>. (дата обращения: 10.03.2022).

3. *Тимофеева В.В.* Проблемы ответственности авиаперевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора воздушной перевозки пассажира // Вопросы российской юстиции. 2021. №14: URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-otvetstvennosti-aviaperevozchika-za-neispolnenie-ili-nenadlezhashee-ispolnenie-dogovora-vozdushnoy-perevozki-passazhira> (дата обращения: 09.03.2022).

4. *Коваленко Я.И.* Проблемы отсутствия правового регулирования овербукинга. / Я.И. Коваленко // Молодой исследователь: вызовы и перспективы: сб. ст. по материалам XLVI Международной научно-практической конференции «Молодой исследователь: вызовы и перспективы». № 21(46). М. : Интернаука, 2017.

5. *Тимофеева В.В.* Проблемы ответственности авиаперевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора воздушной перевозки пассажира // Вопросы российской юстиции. 2021. № 14: URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-otvetstvennosti-aviaperevozchika-za-neispolnenie-ili-nenadlezhashee-ispolnenie-dogovora-vozdushnoy-perevozki-passazhira> (дата обращения: 03.03.2022)

***С. В. Малая***

*Саратовская государственная юридическая академия*

*Институт юстиции*

*(Россия, Саратов)*

## **ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ВНЕДРЕНИЯ ЦИФРОВИЗАЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ И В ЛОГИСТИКЕ**

**Аннотация:** рассматриваются аспекты правового регулирования транспортной отрасли в контексте цифровизации логистических подходов. Проанализирована политика государства в области развития цифровых технологий транспортной логистики. Определены основные стратегические направления логистической концепции. Рассматриваются передовые информационные технологии с учетом мировой транспортно-логистической инфраструктуры, сделан акцент перманентного влияния на деятельность компаний. Показано, что приоритетные направления цифрового развития транспорта и логистики, которые в настоящее время диктуются условиями цифровизации права, напрямую влияют на конкурентные преимущества в отрасли.

**Ключевые слова:** цифровизация, транспортная логистика, конкурентоспособность, правовые аспекты, цифровая трансформация.

***S. V. Malaya***

*Saratov State Law Academy*

*Institute of Justice*

*(Russia, Saratov)*

## **LEGAL ASPECTS OF DIGITALIZATION IMPLEMENTATION IN TRANSPORT AND LOGISTICS**

**Abstract:** aspects of legal regulation of the transport industry in the context of digitalization of logistics approaches are considered. The state policy in the field of development of digital technologies of transport logistics is analyzed. The main strategic directions of the logistics concept are defined. Advanced information technologies are considered taking into account the global transport and logistics infrastructure, the emphasis is placed on the permanent influence on the activities of companies. It is shown that the priority directions of digital development



of transport and logistics, which are currently dictated by the conditions of digitalization of law, directly affect the competitive advantages in the industry.

**Keywords:** digitalization, transport logistics, competitiveness, legal aspects, digital transformation.

Актуальность рассматриваемой темы обусловлена современными подходами к трансформации транспортной системы РФ, а также ее ускоренной цифровизацией, осуществление которой обеспечивается при реализации государственных программ, проектов и иных мероприятий.

Следует отметить, что существует необходимость цифровизации транспортных систем, являющаяся, прежде всего, вопросом конкурентоспособности компаний, отрасли и государства в целом, интересы которых направлены на рост объемов движения грузов и пассажиров, развитие несырьевой экспортной продукции, увеличение доходов и повышении качества обслуживания.

Такой подход позволит усовершенствовать логистические цепочки на транспорте, «обеспечить максимальную загрузку отечественной инфраструктуры, осуществить перевод национальной транспортной отрасли на электронный документооборот с использованием лучших международных и отечественных стандартов и практик, а также открыть новые возможности для роста транспортной отрасли в условиях цифровизации мирового транспортного и логистического рынка»<sup>1</sup>.

Следует обратить внимание, что изменение модели транспортной логистики деятельности организации напрямую связано с применением современных технологий и инноваций и конкурентоспособности<sup>2</sup>.

В настоящее время основной задачей государства является подготовка процедуры поэтапного и целенаправленного процесса цифровой трансформации транспортной системы на основе стратегического управления. Юридическая наука разрабатывает модели финансово-правового регулирования информационных технологий, которые обеспечивают баланс между базовыми социально-правовыми ценностями и развивающимися новыми технологиями, главным направлением которых является совершенствование уровня жизни общества.

---

<sup>1</sup> Синуцына А. С. Цифровая трансформация транспортного комплекса // Логистика – евразийский мост: материалы XIV Международной научно-практической конференции. Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2019. С. 295.

<sup>2</sup> См.: Kotarba M. Digitaltransformationofbusinessmodels // Foundationsofmanagement. 2018. № 10. С. 123–142.

Необходимо отметить, что правовое регулирование транспорта находится в ведении Российской Федерации. Стоит обратить внимание на разработанную Российской Федерацией государственную программу «Развитие транспортной системы». Планируемый срок реализации первого этапа до 2024 г, второго – 2025–2030 гг. Первое направление – диверсификация товародвижения. Второе – повышение конкурентоспособности. Ожидание от внедрения состоит в повышении комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы<sup>1</sup>.

Следует отметить, что информационные технологии появляются как в области экономики, так и социальной сферы. Правительство РФ разработало паспорт «Цифровая экономика Российской Федерации»<sup>2</sup> в рамках реализации Указа Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Анализируя экспертные оценки по эффекту от цифровизации, следует отметить, что он будет превышать все ожидания<sup>3</sup>. Транспорт и логистика неразрывно связаны с электронными носителями информации (онлайн бронирование билетов и регистрация на рейсы, система GPS, мобильные приложения такси). Вероятно, в скором времени появится транспорт, управляемый искусственным интеллектом, и «умные» дороги, запрограммированные на распознавание незаконных перевозок<sup>4</sup>. Принятие более эффективных управленческих решений, выстраивание максимальной персонализированной коммуникации с клиентами, формирование актуальных предложений становится реальным благодаря использованию инструментов анализа больших данных<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 (в ред. 24.12.21) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие транспортной системы”» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 1 (ч. II), ст. 340; 2022. № 1 (ч. II), ст. 150.

<sup>2</sup> Паспорт национального проекта Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации»: утв. протоколом заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 4 июня 2019 г. № 7. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_328854/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_328854/) (дата обращения: 06.03.2022).

<sup>3</sup> Абильдин Н. К., Мизанбеков И. Т. Формирование единого цифрового пространства транспортного комплекса // Цифровое сельское хозяйство региона: основные задачи, перспективные направления и системные эффекты: сборник материалов международной научно-практической конференции, посвященной 70-летию экономического факультета. Омск: Омский ГАУ, 2019. С. 6.

<sup>4</sup> Правительство Российской Федерации. Официальный сайт. URL: <https://m.government.ru> (дата обращения: 06.03.2022).

<sup>5</sup> См.: «Цифра» завоевывает отрасль // Рос. газета – Спецвыпуск. 2018. 7 июня.

На территории РФ в целях создания единого цифрового пространства реализован ведомственный проект «Цифровой транспорт и логистика». Он нацелен на усовершенствование процесса цифровизации логистики и развитие на этой основе транспорта<sup>1</sup>.

Термин цифровая логистика является многозначным. Прежде всего, его можно рассматривать как управление людскими, материальными, информационными и финансовыми потоками в целях снижения затрат с помощью информационных технологий<sup>2</sup>.

Обобщая работы Е. А. Яковлевой и В. А. Зеликова можно выделить следующие пять факторов, сдерживающих развитие проекта цифровизации транспортно-логистической отрасли<sup>3</sup>: это осознание компаний, работающих в данной сфере; понимание, что необходимо со временем меняться, непосредственная готовность компаний к изменениям, наличие финансовых возможностей, текущий размер компании, наличие профессиональных кадров.

Логические стратегии включают в себя как основные, так и дополнительные направления. К важнейшим необходимо отнести минимизацию логистических издержек и повышение уровня обслуживания потребителей. Необходимо отметить тот факт, что транспортные и логистические системы – главный критерий конкурентоспособности страны.

Логистические стратегии делятся на несколько типов – «тощая» стратегия, основанная на принципе управления затратами, динамичная, нацеленная на обеспечение высокого качества обслуживания потребителей, и стратегические союзы, создаваемые с намерением увеличить эффективность цепи поставок.

Можно выделить следующие основные цели цифровой трансформации логистики: это повышение транспортно-транзитного потенциала и внешнеторгового оборота России, внедрение и развитие смешанных (мультимодальных) перевозок, обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг грузовых перевозок, обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.

---

<sup>1</sup> Министерство транспорта Российской Федерации. Официальный сайт. URL: [//www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru) (дата обращения: 06.03.2022).

<sup>2</sup> Евразийской экономической комиссии. Официальный сайт. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru> (дата обращения: 06.03.2022).

<sup>3</sup> См.: Яковлева Е. А., Зеликов В. А., Титова Е. В. и др. Цифровизация транспортно-логистической отрасли в условиях глобализации мировой экономики // Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий. 2019. № 4 (82). С. 245.

В числе основных задач интеграции в мировое транспортное пространство находятся расширение двустороннего сотрудничества в области транспорта между Россией и иностранными государствами электронная оплата таможенных пошлин и услуг, электронная пломба, единые документы международного образца<sup>1</sup>.

Применение цифровых технологий ведет к необходимости оценки компаниями транспортной отрасли своих рыночных возможностей и изучению конкурентной среды для определения потенциальных возможностей роста. Инновации и модели, связанные с цифровизацией, видоизменяют отрасль транспорта в целях повышения ее эффективности, направленной на совершенствование возможностей функционирования транспортно-логистических систем будущего.

Отличительными признаками цифровой логистики являются такие черты как блокчейн, роботизация, искусственный интеллект, машинное обучение, криптовалюты.

Анализируя вышесказанное, можно сделать основной вывод о том, что на данный момент существует актуальность и необходимость дальнейших исследований тенденций цифровизации. Она заключается в том, что цифровизация способна изменить многие правовые процессы и механизмы, например, механизм управления цепями поставок. Цифровизация позволяет реализовать в полной мере концепцию «Стоимость, Скорость, Качество», в рамках которой осуществляется как качественное внедрение новых технологий, так и подготовка общества к их принятию. Формирующаяся транспортно-логистическая система на основе передовых информационных технологий создает новую плоскость гражданско-правового регулирования.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 (в ред. 24 декабря 2021 г.) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие транспортной системы”» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 1, ч. 2, ст. 340; 2022. № 1, ч. 2, ст. 150.

2. Паспорт национального проекта Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации»: утв. протоколом заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 4 июня 2019 г. № 7. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_328854](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_328854) / (дата обращения: 06.03.2022).

---

<sup>1</sup> Евразийской экономической комиссии. Официальный сайт // URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru> (дата обращения: 06.03.2022).

3. *Аббильдин Н. К., Мизанбеков И. Т.* Формирование единого цифрового пространства транспортного комплекса // Цифровое сельское хозяйство региона: основные задачи, перспективные направления и системные эффекты: сборник материалов международной научно-практической конференции, посвященной 70-летию экономического факультета. Омск: Омский ГАУ, 2019. С. 4–8.

4. *Kotarba M.* Digitaltransformationofbusinessmodels // *Foundations of management*. 2018. № 10. С. 123–142.

5. *Синицына А. С.* Цифровая трансформация транспортного комплекса // *Логистика – евразийский мост: материалы XIV Международной научно-практической конференции*. Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2019. С. 291–296.

6. «Цифра» завоевывает отрасль // *Рос. газета – Спецвыпуск*. 2018. 7 июня.

7. *Яковлева Е. А., Зеликов В. А., Титова Е. В.* и др. Цифровизация транспортно-логистической отрасли в условиях глобализации мировой экономики // *Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий*. 2019. № 4 (82). С. 243–250.

*А. М. Мельникова*  
*Университет прокуратуры Российской Федерации*  
*(Россия, Москва)*

## **О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ЗАЩИТЕ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА**

**Аннотация.** В данной статье предпринимается попытка анализа некоторых аспектов в сфере защиты прав потребителей на объектах транспорта. Определяется необходимость более детального урегулирования оказания услуг при пребывании граждан на объектах транспорта. Предлагается выделение в системе оказываемых услуг особой договорной конструкции, объединяющей в себе соглашение об оказании ряда услуг, направленных на комфортное пребывание потребителей на объектах транспорта.

**Ключевые слова:** объекты транспорта, объекты транспортной инфраструктуры, оказание услуг, перевозка пассажиров, договор перевозки, защита прав потребителей.

*A. M. Melnikova*  
*University of Prosecutor's Office of the Russian Federation*  
*Russia, Moscow*

## **ON SOME ASPECTS OF LEGISLATION ON CONSUMER PROTECTION AT TRANSPORT FACILITIES**

**Abstract.** This article attempts to analyze some aspects in the field of consumer protection at transport facilities. The need for a more detailed regulation of the provision of services during the stay of citizens at transport facilities is determined. It is proposed to allocate a special contractual structure in the system of services provided, combining an agreement on the provision of a number of services aimed at a comfortable stay of consumers at transport facilities.

**Keywords:** transport facilities, transport infrastructure facilities, provision of services, passenger transportation, contract of carriage, consumer protection.

Со времен изобретения колеса человек разрабатывает и создает новые средства передвижения, облегчая жизнь следующих поколений и открывая перед ними новые горизонты мироздания. Для экономики каждо-

го современного государства транспорт является особым структурным элементом, выполняющим стратегические и социальные функции, необходимые для устойчивого и безопасного существования его населения.

Так, сложно представить осуществление определенных в ч. 1 ст. 8 Конституции Российской Федерации гарантий единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, услуг и финансовых средств без наличия бесперебойного функционирования транспортной системы. Перемещение в пределах государства или в рамках международного сообщения физических лиц порождает отношения с участием граждан-потребителей транспортных услуг, то есть участников гражданско-правового правоотношения, реализующих в противоположность контрагентам неэкономический интерес, принимающих на рынке транспортных услуг положение слабой стороны, нуждающихся в дополнительных правах и механизмах их защиты.

Кроме того, современные объекты транспорта, массово используемые при оказании транспортных услуг, представляют собой сложные технические комплексы, признаваемые источниками повышенной опасности и имеющими ряд особых деликтных рисков при их эксплуатации. Данные обстоятельства с учетом высокой социальной значимости деятельности на транспорте требуют приобретения правовым регулированием данной сферы оптимального баланса, обеспечивающего интересы всех участников отношений в рассматриваемой сфере, уделяя особое внимание слабой стороне.

Таким образом, основополагающим функциональным видом деятельности транспорта является перевозка пассажиров, багажа и грузов, которая юридически оформляется в виде договора перевозки, относимого гражданским законодательством к договорам, направленным на оказание услуг. Однако наряду с собственно перевозкой потребители становятся участниками разнообразных отношений, местом возникновения и развития которых выступают объекты транспорта.

На данный момент понятие «объект транспорта» достаточно часто можно встретить в научной литературе, правоприменительной практике и нормативных правовых актах, однако законодателем оно не закреплено.

П. 11 ст. 1. Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Закон о транспортной безопасности) содержит понятие «транспортное средство», согласно которому представляет собой устройство, предназначенное для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами.

Опираясь на п. 5 ст. 1 Закона о транспортной безопасности «объектами транспортной инфраструктуры» являются технологические комплексы, включая железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции; тоннели, эстакады, мосты; морские терминалы, акватории морских портов; аэродромы и аэропорты; здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, его функционирование, используемые федеральными органами исполнительной власти в области транспорта, их территориальными органами и подведомственными организациями, а также объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта. В иных нормативных правовых актах понятие «объекта инфраструктуры» раскрывается, как правило, через перечисление видов имущества, к нему относящегося<sup>1</sup>. Таким образом, Закон о транспортной безопасности выделяет две категории объектов, над которыми устанавливает обязательные требования к обеспечению безопасности от незаконных действий на транспорте.

Отношения, местом возникновения и развития которых выступают объекты транспорта и транспортной инфраструктуры по их правовым характеристикам можно классифицировать по различным основаниям, в том числе:

- по связанности с перевозкой – на отношения, обусловленные договором перевозки в качестве основной цели, и не обусловленные договором перевозки, по отношению к которым перевозка является второстепенной или вообще не осуществляется (например, при оказании услуг по организации досуга на объекте транспорта);

- по составу участников – на отношения с участием пассажиров и граждан, пассажирами не являющимися, однако пребывающими на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры; (в том числе, гражданами, имеющими намерение воспользоваться услугами по перевозке, провожающими, сопровождающими, и иными лицами не имеющие намерения воспользоваться услугами перевозки);

- по юридической цели – отношения, направленные на передачу товаров в собственность (договоры купли-продажи); на оказание услуг; на выполнение работ и предоставление их результата;

- по видам транспорта – отношения в сфере автомобильного транспорта, городского наземного и (или) электрического транспорта,

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (с изменениями и дополнениями) // Собр. законодательства РФ. 2007. № 7 ст. 837; Рос. газета. 2007. № 31; Парламент. газета. 2007. № 25.



железнодорожного транспорта, внутреннего водного транспорта, морского транспорта, воздушного транспорта и прочих видов транспорта.

- по видам объектов: на транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры;

- по характеру регулируемых отношений: по осуществлению перевозок, обеспечению безопасности движения и техническому обслуживанию транспорта, обеспечению транспортной безопасности.

Исходя из приведенной классификации, можно сформулировать вывод о том, что «в системе оказываемых услуг необходимо выделить особую договорную конструкцию, которая бы имела комплексный характер, направленный на урегулирование оказания услуг по обеспечению пребывания и использования гражданином объекта транспорта, существующей наряду с оказанием услуг по перевозке пассажиров и багажа».

В этой связи следует кратко остановиться на понятии «оказания услуги» в российском гражданском законодательстве. Ст. 128 ГК РФ относит оказание услуг к объектам гражданских прав, однако легальное определение законодателем не дано. В соответствии с п. 1 ст. 779 ГК РФ по договору возмездного оказания услуг исполнитель обязуется по заданию заказчика оказать услуги (совершить определенные действия или осуществить определенную деятельность), а заказчик обязуется оплатить эти услуги. Следовательно, законодатель рассматривает оказание услуг в качестве полезной деятельности, которая предоставляется исполнителем заказчику, но не раскрывает признаков такой деятельности.

Помимо получения гражданином разнообразных услуг на объектах транспорта, он также приобретает товары, реализуемые на таких объектах, тем самым, выступая стороной договора купли-продажи.

С одной стороны, обеспечение транспортной безопасности выступает общим условием надлежащего оказания услуг, прежде всего, по перевозке пассажиров, в связи с чем, необходимость соблюдения соответствующих требований законодательства устанавливается для всех заинтересованных лиц, имея характер публично-правовой обязанности. С другой стороны, владелец объекта транспорта, исполняя обязанность по обеспечению транспортной безопасности, в каждом конкретном случае обеспечивает безопасность жизни, здоровья и имущества отдельного пассажира от актов незаконного вмешательства, что является одновременно характеристикой оказываемой услуги, отвечающей требованиям безопасности: достижение полезного эффекта этой услуги непосредственно зависит от принятия мер в сфере транспортной безопасности. Обязанность же гражданина подчиниться необходимости прохождения досмотровых мероприятий, о которой гражданин – потребитель информируется еще до заключения догово-

ра перевозки, может рассматриваться как один из элементов акцепта публичной оферты, связанной с пассажирскими перевозками.

«Услуга по обеспечению использования гражданином – потребителем объекта транспорта, на наш взгляд, включает в себя целый ряд самостоятельных отношений, объединяемых фактом нахождения его на объекте транспорта с учетом функциональных особенностей последнего». В первую очередь к таким отношениям относится ряд услуг, которые направлены на комфортное пребывание потребителей на объектах транспорта (обеспечение беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры, пользование залами ожидания, туалетами, размещенными на объектах транспортной инфраструктуры; предоставление информации о расписании перевозок; оказание услуг общественного питания и т.п.).

Не можем не затронуть правоотношения, носящие безвозмездный характер, в которые вступают граждане, находящиеся на объектах транспорта. Существуют определенные сложности квалификации складывающихся отношений с точки зрения положений главы 39 ГК РФ и законодательства о защите прав потребителей в части, в которой соответствующие услуги оказываются безвозмездно, поскольку действие Закона о защите прав потребителей на такие услуги не распространяется. Если полагать, что нахождение и использование объекта транспорта оказывается лицу, имеющему намерение заключить или заключающему договор перевозки, который носит возмездный характер, то указанное выше противоречие, на первый взгляд, снимается, хотя полностью не устраняет вопрос о характере услуг, имеющих социальное значение.

Социально-значимые услуги обеспечивают удовлетворение не только отдельного интереса, но и общественного, публичного интереса. Какое-либо ограничение в оказании таких услуг или некачественное их оказание, игнорирование требований обеспечения безопасности создает опасность существенного нарушения баланса интересов в обществе, неблагоприятных последствий, имеющих значительный социальный резонанс. В этой связи оценка правовой модели таких услуг только с точки зрения возмездности или безвозмездности характера предоставления недостаточна для решения вопроса о применении к ним законодательства о защите прав потребителей. Безвозмездное оказание услуг в настоящее время не регламентируется гражданским или транспортным законодательством напрямую, что снижает гарантированность прав потребителей соответствующих услуг на транспорте. Полагаем, что любые услуги, оказываемые на транспорте и его объектах, должны защищаться законодательством о защите прав потребителей.

По нашему мнению, комплексный характер предлагаемой договорной конструкции, который объединяет в себе соглашение об оказании ряда услуг, направленных на комфортное пребывание потребителей на объектах транспорта, нельзя признавать обычной разновидностью смешанного договора возмездного оказания услуг. Более подходящим названием для исследуемой договорной конструкции является договор обслуживания граждан, находящихся на объектах транспорта, также необходимо в нем отметить возмездные услуги, например, по пользованию залами ожидания, комнатами матери и ребенка, общественного питания и т.п., так и безвозмездные услуги: по обеспечению беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры, по справочно-информационному обеспечению, надлежащего состояния салона транспортного средства и т.п. При определении данных услуг в качестве комплексного обслуживания, направленного на создание исполнителем полезного эффекта, увеличится ориентированность правового регулирования на удовлетворение имущественных и неимущественных потребностей гражданина, связанных с нахождением на указанных объектах в соответствии с целями и задачами функционирования последних.

Таким образом, понимание рассматриваемой услуги как комплексной, позволит на системной основе обеспечивать соблюдение требований к оказанию соответствующей деятельности, качеству и безопасности услуги, в том числе, в рамках осуществления надзорной деятельности прокуратуры по исполнению законов о защите прав потребителей.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Средства прокурорской деятельности: проблемы теории и практики: монография / О. Н. Коршунова, В. В. Лавров, Е. Л. Никитин и др. // М.: РУСАЙНС, 2019. С. 268.

2. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (с изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7 ст. 837; Рос. Газета. 2007. № 31; Парламент. газета. 2007. № 25.

3. *Гаврилов Д. О.* О некоторых проблемах правового регулирования в сфере защиты прав потребителей на объектах транспорта // Законность и правопорядок: взгляд сквозь века: сб. статей по материалам IV межвузовской студенческой конференции. 2021. 603 с.

4. *Барков Л. В.* Договор в сфере социального обслуживания. // Социальное и пенсионное право. 2006. № 3. 28. с.

5. *Горелик А. П.* Договор возмездного оказания услуг: лекция. // Университет прокуратуры Российской Федерации. М., 2018. С. 18.

*К. В. Мефодьева, Е. С. Плясунова*  
*Чувашский государственный университет*  
*имени И. Н. Ульянова*  
*Юридический факультет*  
*(Россия, Чебоксары)*

**К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ЦИФРОВЫХ  
ИННОВАЦИЙ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ  
(НА ПРИМЕРЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ)**

**Аннотация.** Статья посвящена анализу законодательных и иных нормативных правовых актов, регламентирующих создание экспериментальных правовых режимов в Российской Федерации. Рассмотрены основные направления функционирования регуляторных «песочниц» в транспортной отрасли, изучены механизмы, права и вопросы ответственности субъектов, участвующих в использовании цифровых инноваций. На основании анализа предложены пути решения возникающих проблем.

**Ключевые слова:** экспериментальный правовой режим, регуляторные «песочницы», правовое регулирование, цифровые технологии, беспилотный автомобиль.

*K. V. Mefodeva E. S. Plyasunova*  
*I. N. Ulyanov Chuvash State University*  
*Law faculty*  
*(Russia, Cheboksary)*

**LEGAL REGULATION OF DIGITAL INNOVATIONS  
IN THE TRANSPORT SPHERE  
(BASED ON THE EXAMPLE OF UNMANNED VEHICLES)**

**Annotation.** The article is devoted to analysis of legislative and other normative legal acts regulating creation of experimental legal regimes in the Russian Federation. The main directions of functioning of regulatory «sandboxes» in the transport industry have been considered, mechanisms, rights and issues of responsibility of subjects involved in the use of digital innovations have been studied. Based on this analysis, ways of solving the emerging problems are proposed.

**Keywords:** experimental legal regime, regulatory sandboxes, legal regulation, digital technologies, unmanned vehicle.

Цифровая революция затронула практически все стороны нашей жизни. Автономные автомобили больше не являются изобретением писателей-фантастов или вымыслом кинокартин. Беспилотные транспортные системы упрощают жизнь человека во всех сферах его жизни, гибриды самолета и судна позволяют перевозить грузы как по воздуху, так и по воде без затрат на посадку, «общительные» автомобили позволяют управлять процессом вождения дистанционно. Дроны доставляют еду и товары вместо курьеров. Умный транспорт – это реальность.

В последнее десятилетие технологии и инновации развиваются слишком быстро. Законодатель не успевает адекватно реагировать на возникающие новые общественные отношения, что приводит к некоторым проблемам коммерциализации и в целом внедрения и распространения цифровых технологий, сервисов и иных инновационных продуктов. Отсутствие соответствующей реакции государства может значительно затормозить развитие данных технологических трендов.

Анализ законодательства различных стран позволяет сделать вывод об отсутствии на сегодняшний день единых подходов в правовом регулировании внедрения цифровых технологий. Используется самый широкий набор инструментов: от принятия специальных законов, регулирующих определенные цифровые инновации до саморегулируемых или договорных отношений. Тем не менее, одним из самых востребованных механизмов на сегодня стали экспериментальные правовые режимы (регуляторные «песочницы», цифровые «песочницы»), которые уже применяются в Австралии, Великобритании, Канаде, Китае, ОАЭ, Сингапуре, США, Швейцарии и ряде других стран.

Экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций – применение в отношении участников экспериментального правового режима в течение определенного периода времени специального регулирования по направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций<sup>1</sup>.

В Российской Федерации первым законом в сфере правового регулирования цифровых правоотношений стал Федеральный закон от 24.04.2020 № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению

---

<sup>1</sup> Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации: федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ (в ред. от 02.07.2021). URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 31.07.2020.

специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации – городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона «О персональных данных». Таким образом, первая российская регуляторная «песочница» была создана в Москве в целях стимулирования использования технологий искусственного интеллекта, определения дальнейших мер по корректировке действующего законодательства<sup>1</sup>.

Минэкономразвития России предоставляет предпринимателям системный механизм тестирования правовых отношений, которые возникают в связи с внедрением новых передовых технологий. Регуляторные «песочницы» позволяют протестировать цифровые инновации и установить соответствующий правовой режим, необходимый для их эксплуатации в дальнейшем. На сегодняшний день возможно реализовать такой режим в следующих направлениях: медицина, транспорт, сельское хозяйство, финансовый рынок, онлайн-торговля, строительство, промышленность.

Сегодня большое количество крупных мировых автомобильных компаний уже разрабатывают беспилотные автомобили и планируют внедрить их в ближайшем будущем. Например, Ford, Jaguar Landover и ГАЗ активно тестируют свои беспилотные автомобили.

Беспилотные автомобили для автоматического движения используют интеллектуальные системы машинного зрения, набор камер, радаров, датчиков и спутниковую навигацию. При таком объеме новых технологий возникает вопрос безопасности участников дорожного движения. Очевидно, что такие важные отношения нуждаются в правовом регулировании, единых правовых подходах. Уязвимость цифровой системы роботизированного автомобиля может стать легкой добычей для злоумышленников, которые могут перехватить конфиденциальные данные или получить контроль над транспортным средством, что может повлечь возникновение аварийной ситуации.

Ненадежное программное обеспечение является серьезной проблемой на пути к переходу к беспилотному транспорту. Переоценка води-

---

<sup>1</sup> Кузнецов А.К. Актуальные вопросы правового регулирования технологии искусственного интеллекта // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Сер.: Экономика и право. 2020. № 10. С. 152–154; Кузнецов А.К. Экспериментальный правовой режим («регуляторные песочницы») в контексте развития внедрения цифровых инноваций // Актуальные проблемы юридической науки и правоприменительной практики: сб. материалов XI Междунар. науч.-практ. конф., посв. 30-летию юрид. факультета (3 декабря 2021 г., Чебоксары). Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2021. С. 178–184.

телем возможностей систем частичной и условной автоматизации уже явилась причиной нескольких дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Снижая вовлеченность водителя в процесс управления, системы автоматизации провоцируют его переключать внимание на другие действия (чтение, просмотр различного контента, общение с пассажирами или по телефону, сон)<sup>1</sup>.

Так, в 2018 году беспилотный внедорожник Volvo, принадлежащей компании Uber, передвигался в автономном режиме с водителем-испытателем в городе Темпе штата Аризона. Женщина решила перейти дорогу в неполюженном месте и свернула на проезжую часть. В результате она была сбита автомобилем компании. Врачам ее спасти не удалось. Как отметили специалисты, ни техника, ни человек не смогли бы своевременно среагировать на такую ситуацию и предотвратить ее<sup>2</sup>.

12 марта 2021 г. Правительством России был утвержден комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС). 8 июня был представлен законопроект «О высокоавтоматизированных транспортных средствах» (ВАТС), подготовленный Министерством транспорта РФ, который закрепляет правила эксплуатации для беспилотных автомобилей, передвигающихся по дорогам без участия водителя<sup>3</sup>.

Постановление Правительства России от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по эксплуатации на автодорогах высокоавтоматизированных транспортных средств» регламентирует эксперимент, который проводится на территориях города Москвы (Сколково) и Республики Татарстан (Иннополис) с 1 декабря 2018 г. по 1 марта 2022 г.<sup>4</sup>

2 июля 2021 г. был принят федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи

---

<sup>1</sup> О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования: распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р. URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 25.03.2020.

<sup>2</sup> Беспилотник Uber сбил насмерть пешехода из-за настроек автопилота // URL: <https://www.vedomosti.ru/technology/news/2018/05/08/768916-bes-pilotnik-uber-sbil> (дата обращения: 10.03.2022).

<sup>3</sup> Сазонова М. Беспилотные автомобили: как планируется регулировать их эксплуатацию в России? // URL: <https://www.garant.ru/article/1471258/> (дата обращения: 10.03.2022).

<sup>4</sup> *Стрейкмане Л. П.* Правовой режим беспилотных транспортных средств в Российской Федерации // Молодой ученый. 2019. № 24 (262). С. 276–279.

с принятием Федерального закона «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации», в соответствии с которым внесены изменения в федеральные законы «О безопасности дорожного движения», «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Таким образом, была предоставлена возможность создания регуляторной «песочницы» для развития технологий ВАС.

В связи с нововведениями в транспортной сфере возникает вопрос об ответственности в случае дорожно-транспортных происшествий. С одной стороны, виноват владелец транспортного средства, который при приобретении берет на себя груз ответственности. Однако возникновение аварийных ситуаций может произойти из-за ошибки системы, которая призвана регулировать распознавание препятствий и своевременное торможение. В таком случае, выделяется третья сторона правоотношений – разработчик или программист, отвечающий за исправность системы. При широком внедрении беспилотных автомобилей на компанию-разработчика будут возложены колоссальные суммы ущерба. В итоге, водителем беспилотного транспортного средства будет считаться не только лицо, которое непосредственно находится в транспортном средстве за рулем и запустило в работу все ее системы, но и лицо, которое имеет дистанционный доступ к системе автопилота и может ее отключить/включить или иным образом удаленно повлиять на работу беспилотного автомобиля, иными словами оператор с доступом к автопилоту. Это одно из самых важных обстоятельств, поскольку в случае ДТП ответственность может быть возложена на такого оператора, а не только на владельца беспилотного транспортного средства.

Особенности беспилотников заключаются в том, что управляет транспортным средством не водитель, а некое программное обеспечение, в функционировании которого возможны как системные (производственные) ошибки, так и персональные ошибки в рамках эксплуатации конкретного автомобиля. Фактически потребуются ввод новых субъектов дорожного движения: оператор беспилотника – по аналогии с авиадиспетчером – лицо, удаленно наблюдающее за эксплуатацией и имеющее техническую возможность вмешательство в его управление; изготовитель – лицо, установившее автоматизированную систему в транспортное средство; аккредитованный изготовителем эксплуатант – станция технического обслуживания и, собственно, владелец автомобиля – лицо, которому оно принадлежит и только на праве соб-



ственности<sup>1</sup>. Российскому уголовному законодательству, возможно, также предстоит столкнуться с уголовной ответственностью юридических лиц. Одной из проблем станет установление причинной связи между нарушенными правилами и наступившим преступным результатом<sup>2</sup>.

Таким образом, использование регуляторных «песочниц» является эффективным механизмом внедрения беспилотных автомобилей в повседневный обиход пользователей. Это позволит осуществлять мониторинг хода реализации эксперимента в целях выявления необходимости внесения изменений в действующее законодательство. Такие условия стимулируют различные разработки в сфере цифровых инноваций.

Регуляторные «песочницы» сегодня являются неким прообразом нового регулирования, их широкое применение станет важным шагом для становления цифрового общества.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации: федер. закон от 31.07.2020 № 258-ФЗ (ред. от 02.07.2021) // URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 31.07.2020.

2. О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования: распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р // URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 25.03.2020.

3. Беспилотник Uber сбил насмерть пешехода из-за настроек автопилота // URL: <https://www.vedomosti.ru/technology/news/2018/05/08/768916-be-spilotnik-uber-sbil> (дата обращения: 10.03.2022)

4. *Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Маликов С. В., Чучаев А. И.* Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность // Государственная власть и местное самоуправление. 2020, № 12.

5. *Кузнецов А. К.* Актуальные вопросы правового регулирования технологии искусственного интеллекта // Современная наука: актуаль-

---

<sup>1</sup> Сазонова М. Беспилотные автомобили: как планируется регулировать их эксплуатацию в России? // URL: <https://www.garant.ru/article/1471258/> (дата обращения: 10.03.2022).

<sup>2</sup> *Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Маликов С. В.* Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность // Государственная власть и местное самоуправление. 2020, № 12.

ные проблемы теории и практики. Сер.: Экономика и право. – 2020. – N 10. – С. 152–154.

6. *Кузнецов А. К.* Экспериментальный правовой режим («регуляторные песочницы») в контексте развития внедрения цифровых инноваций // Актуальные проблемы юридической науки и правоприменительной практики: сб. материалов XI Междунар. науч.-практ. конф., посв. 30-летию юрид. факультета (3 декабря 2021 г., Чебоксары). – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, – 2021. – С. 178–184.

7. Сазонова М. Беспилотные автомобили: как планируется регулировать их эксплуатацию в России? URL: <https://www.garant.ru/article/1471258/> (дата обращения: 10.03.2022).

8. *Стрейкмане Л. Р.* Правовой режим беспилотных транспортных средств в Российской Федерации // Молодой ученый. 2019. № 24 (262). С. 276–279.

9. Сазонова М. Беспилотные автомобили: как планируется регулировать их эксплуатацию в России? URL: <https://www.garant.ru/article/1471258/> (дата обращения: 10.03.2022).

*Д. П. Осипова, Н. С. Риманова*

*Чувашский государственный университет им. И. Н. Ульянова  
(Россия, Чебоксары)*

## **ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ**

**Аннотация:** в статье рассматривается проблема нормативно–правового регулирования дорожного движения при использовании электросамокатов, сигвеев, монокалес и других средств индивидуальной мобильности. Указанные транспортные средства в последнее время активно набирают популярность у лиц, участвующих в дорожном движении, в связи со значительным удобством их применения. Однако вместе с тем растут и дорожные риски, неразрывно связанные с дорожно–транспортными происшествиями. В условиях недостаточной нормативно–правовой проработки вопроса применения данного транспорта на практике часто возникают проблемы оценки дорожных происшествий в соответствии с положениями КоАП РФ. В этих условиях совершенствование правовой основы участия данных средств в дорожном движении актуально и социально значимо.

**Ключевые слова:** средства индивидуальной мобильности, электротранспорт, дорожное движение, транспорт, регулирование, безопасность.

*D. P. Osipova, N. S. Rimanova*

*I. N. Ulyanov Chuvash State University  
(Russia, Cheboksary)*

## **FEATURES OF REGULATION OF ROAD TRAFFIC WHEN USING INDIVIDUAL MOBILITY MEANS**

**Annotation.** The article deals with the problem of legal regulation of traffic when using electric scooters, segways, monocales and other means of individual mobility. These vehicles have recently been actively gaining popularity among those involved in road traffic, due to the significant convenience of their use. However, at the same time, road risks are also growing, which are inextricably linked to road traffic accidents. In the context of insufficient regulatory and legal development of the issue of the use of this transport in practice, problems often arise in assessing traffic accidents in accordance with the provisions of the Code

of Administrative Offenses of the Russian Federation. Under these conditions, the improvement of the legal basis for the participation of these vehicles in road traffic is relevant and socially significant.

**Keywords:** means of individual mobility, electric transport, road traffic, transport, regulation, safety.

Современные электрические средства передвижения, находясь в широкой доступности для населения, с каждым годом набирают все большую популярность. В настоящее время во всем мире наблюдается тенденция роста использования электротранспорта на дорогах. Вместе с этим возрастают и дорожно-транспортные происшествия с этим видом транспорта. Что в настоящее время является актуальной проблемой. Как считает С. В. Илькевич, электросамокаты будут выступать самым эффективным решением, обеспечивающим мобильность в условиях, когда многие потребители отвыкают самостоятельно управлять автомобилем или предпочитают уделять внимание смартфону, сидя в общественном транспорте, пользоваться агрегаторами, предоставляющими недорогие услуги такси, сопоставимые с общественным транспортом<sup>1</sup>. С этим утверждением нельзя не согласиться.

Тенденция популяризации использования современных средств передвижения получила развитие и в России, что, в общем-то, не удивительно. Простота в управлении, мобильность, доступность вызвали масштабную распространенность средств индивидуальной мобильности (СИМ) среди населения. Однако появление большого количества подобных средств передвижения привело к возрастанию случаев ДТП, и это не может оставаться незамеченным.

По данным МВД РФ в стране с января по сентябрь 2021 года произошло 416 ДТП с участием СИМ, включая электросамокаты. Как отмечает министерство, это на 51,27% больше чем в аналогичный период 2020 года. Всего в указанный период в авариях с электротранспортом погибли десять человек, еще 438 получили повреждения и травмы. Причем в большинстве случаев в результате таких аварий травмы получают сами пользователи СИМ, в то время как третьи лица, например, пешеходы, страдают лишь в 6% случаев. Указанная статистика наглядно свидетельствует о значительном приросте ДТП с участием СИМ и указывает на необходимость принятия действенных мер за-

---

<sup>1</sup> Илькевич С. В. Источники формирования конкурентных преимуществ сервисов проката электросамокатов // Стратегические решения и риск-менеджмент. 2019. Т. 10. № 3. С. 238–251.

конодательного, организационного и иного характера, направленного на недопущение подобных происшествий.

Анализ опыта зарубежных стран по применению СИМ дает основания утверждать, что население большинства стран активно использует такие средства передвижения. Основной причиной их широкого распространения является минимизация причинения вреда экологии. В то время, как другие виды транспорта, в особенности автомобильный, каждый день становятся причиной вредных выбросов в окружающую среду, СИМ такого вреда не несут, что определенно положительно для экологии. К тому же, использование СИМ не только помогает сберечь природу, но и способствует снижению ежедневных затрат на обслуживание транспорта.

Так, в Сингапуре проблему снижения количества автотранспортных средств решили экономическим путем, увеличив стоимость таможенной пошлины и постановки на учет транспортного средства. Поэтому наиболее целесообразным для многих жителей республики стало передвижение на СИМ. Китай к 2020 году добился значительного снижения загрязнения воздуха и выбросов ядовитых веществ в атмосферу путем замены автотранспортных средств на более экологичные и более мобильные средства передвижения<sup>1</sup>. Таким образом, озабоченность властей отдельных государств здоровьем жителей, повышением их физической активности, улучшением качества окружающей среды также способствует распространению СИМ.

Несмотря на то, что задача определить правовое положение участников дорожного движения, использующих для перемещения по тротуарам и проезжей части моноколеса, электросамокаты и другие современные технические средства передвижения, а также предотвратить рост ДТП с их участием в большинстве стран стала актуальной практически одновременно, единого подхода в регулировании такого дорожного движения, в мировой практике нет, а вводимые нормы в ряде стран предлагаются в виде локального эксперимента или временного решения, который не подойдет для массового использования.

Так, например, в Великобритании использование сигвеев и гироскутеров разрешено только на частных территориях. В Германии перемещение на гироскутерах и одноколесных устройствах возможно исключительно в парках, а на электросамокатах, которые должны соответствовать определенным техническим требованиям, по велосипедным дорожкам и улицам в пределах городов только при наличии

---

<sup>1</sup> Сагинова О. В. Международный опыт развития мобильности в мегаполисе // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2019. № 1. С. 70–81.

страховки. В Нидерландах пользователи современных СИМ могут двигаться по тротуарам и велодорожкам, однако скорость движения не должна превышать 25 км/ч.

В Российской Федерации с 2017 года ведутся активные дискуссии относительно статуса лиц, появляющихся в городской дорожной среде на таком индивидуальном «транспорте». Лицо, управляющее электрическим средством передвижения малой мощности до 0,25 кВт, приравнивается к пешеходу, что предопределяет распространение на него норм раздела 4 ПДД «Обязанности пешеходов». При этом скорость, которую может развивать СИМ, во много раз превышает скорость пешеходов. Поэтому уравнивание в правах, обязанностях и ответственности пешеходов и «водителей» СИМ не допустимо<sup>1</sup>.

В июле 2019 года руководство Центра организации дорожного движения Правительства Москвы предложило приравнивать моноколеса, сигвеи и подобные технические устройства к видам транспорта и ввести административную ответственность для их владельцев. Указанные технические средства, в силу удовлетворения терминам, изложенным в п. 1.2. Правил дорожного движения (ПДД), вполне попадают под категорию транспортных средств (устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем) и даже механических транспортных средств. Вместе с тем лиц, управляющих данными транспортными средствами нельзя в полной мере отнести ни к велосипедистам, ни к лицам, управляющим мопедом. Но нельзя однозначно отнести и к пешеходам. Закономерно возникает вопрос, каким положениям ПДД должно соответствовать поведение данных участников дорожного движения, и по каким участкам дорог они имеют право передвигаться (проезжая часть, тротуары, обочины и т.д.).

В этой связи назрела острая необходимость определения безопасной схемы движения для таких лиц и уточнения их правового статуса.

Учитывая эти обстоятельства, государство предприняло меры по регулированию дорожного движения с использованием отдельных видов электротранспорта.

Минтранс и МВД предложили внести в постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090

---

<sup>1</sup> *Казаченок В.В.* Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2021. № 2 (44). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sredstva-individualnoy-mobilnosti-voprosy-pravovogo-regulirovaniya> (дата обращения: 04.03.2022).

«О правилах дорожного движения» изменения для электросамокатов, моноколес и других средств индивидуальной мобильности (СИМ) (далее – проект)<sup>1</sup>. В соответствии с положениями проекта средствами индивидуальной мобильности являются устройства, имеющие одно или несколько колес, которые предназначены для передвижения человека посредством использования электродвигателя или мускульной энергии человека. К ним относятся роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства, за исключением велосипедов и инвалидных колясок. Данное определение неоднозначно оценивается исследователями, некоторые считают, что оно нуждается в доработке.

Так, по мнению Д. В. Ирошникова, это понятие включает в себя и механических средств передвижения, и электротранспорта, что не совсем корректно, и было бы целесообразнее закрепить в отношении них понятие «индивидуальный электротранспорт»<sup>2</sup>. Безусловно, данный подход является рациональным. В этом случае самокаты, роликовые коньки не войдут в перечень электрических средств передвижения малой мощности, объединяющихся данным понятием, и их разграничение станет понятнее.

Анализ опыта зарубежных стран свидетельствует, что многие страны шли по тому же пути при закреплении определения на законодательном уровне. Например, во Франции электрические средства передвижения малой мощности объединены в понятие «моторизованные личные транспортные средства»<sup>3</sup>.

Согласное выше названному проекту, ведомства хотят ограничить скорость СИМ до 25 километров в час, а их масса не должна будет превышать 35 килограмм. Также в проекте постановления говорится, что дети до семи лет могут передвигаться на СИМ только в сопровождении взрослых, а гражданам старше 14 лет предполагается разрешить двигаться на СИМ по обочине или правому краю проезжей части исключительно при отсутствии тротуаров и пешеходных дорожек и только на тех дорогах, где действует ограничение скорости до 60 ки-

---

<sup>1</sup> Проект Постановления Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» (ID проекта 02/07/01-20/00099009) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://regulation.gov.ru/projects#пра=99009>

<sup>2</sup> *Ирошников Д. В.* Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4 (58). С. 40–50.

<sup>3</sup> Копотилов А. Электросамокаты появятся в ПДД // Дороги России. 2020. № 3 (117). С. 10–20.

лометров в час. Тем, кто передвигается посредством средств индивидуальной мобильности, также будет запрещено совершать обгон или объезд транспортных средств слева, а водители СИМ должны руководствоваться сигналами регулировки для пешеходов (а не для транспортных средств).

При изучении источников регулирования дорожного движения с участием СИМ, необходимо изучить также памятку Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Так, Управление по обеспечению безопасности дорожного движения рекомендует при использовании СИМ руководствоваться теми же правилами и правовыми нормами, что и для пешеходов. Для передвижения на данных средствах – выбирать подходящую площадку для катания, использовать защитную экипировку. При передвижении – соблюдать безопасную дистанцию с остальными участниками движения в целях предотвращения столкновения, а также сохранять безопасную скорость, останавливать средства плавно и аккуратно. Памятка наряду с рекомендациями содержит и запреты. Так, запрещается использовать сигвеи, гироскутеры, моноколеса по высокоскоростным и прочим трассам, предназначенным для движения автомобилей или общественного транспорта; управлять транспортными средствами в нетрезвом состоянии и под действием любых препаратов, способных замедлить реакцию; использовать при движении мобильные телефоны или другие гаджеты, слушать музыку в наушниках.

Таким образом, правовое регулирование участия в дорожном движении лиц, управляющих моноколесами, сигвеями, гироскутерами, электросамокатами и подобным транспортом, позволит создать безопасную схему дорожного движения и, как следствие, снизить количество дорожно-транспортных происшествий. Считаем, введение в ПДД определения средств индивидуальной мобильности необходимо, это позволит отнести средства передвижения (сигвеи, электросамокаты и т.д.) к определенной категории транспорта, что облегчит их использование. Урегулирование вопроса о статусе участников дорожного движения, управляющих СИМ, внесет ясность в их действия, а введение запретов и ограничений при использовании таких средств станет основой предупреждения ДТП. Участники дорожного движения должны четко понимать свои права и обязанности в отношении друг друга. Стоит отметить, что законодательного регулирования только дорожного движения недостаточно. Необходимо, чтобы наряду с принятием мер правового характера, развивалась и городская инфраструктура, выделялась специальная зона для использования СИМ, появилась осознанность самих людей, использующих электротранспорт,



об ответственности перед другими участниками дорожного движения. Принятие комплексных мер приведет к нужному результату – повышению безопасности движения на проезжей части и пешеходных зонах как лиц, использующих средства индивидуальной мобильности, так и пешеходов и автотранспортных средств.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

10. *Илькевич С. В.* Источники формирования конкурентных преимуществ сервисов проката электросамокатов // Стратегические решения и риск-менеджмент. 2019. Т. 10. № 3. С. 238–251.

11. *Сагинова О. В.* Международный опыт развития мобильности в мегаполисе // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2019. № 1. С. 70–81.

12. *Казаченок В. В.* Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2021. № 2 (44). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sredstva-individualnoy-mobilnosti-voprosy-pravovogo-regulirovaniya> (дата обращения: 04.03.2022).

13. *Ирошников Д. В.* Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4 (58). С. 40–50.

14. *Коптилов А.* Электросамокаты появятся в ПДД // Дороги России. 2020. № 3 (117). С. 10–20.

*Г. С. Сариев*

*Саратовская государственная юридическая академия  
Институт прокуратуры  
(Россия, Саратов)*

## **ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ – ОСНОВА ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ**

**Аннотация:** В настоящем исследовании автором поднимается вопрос эффективного развития института цифровизации транспортной отрасли. Несмотря на определенное количество проблем, обозначенных в данной научной работе, российское государство предпринимает необходимые меры по регулированию и мотивации использования современных цифровых достижений в транспортной отрасли.

**Ключевые слова:** цифровизация; цифровые услуги; цифровизация транспортной отрасли; цифровые сервисы; логистика.

*G. S. Sariev*

*Saratov State Law Academy  
Institute of the Prosecutor's Office  
(Russia, Saratov)*

## **DIGITALIZATION OF THE TRANSPORT INDUSTRY IS THE BASIS FOR EFFECTIVE DEVELOPMENT**

**Abstract:** in this study, the author raises the issue of effective development of the institute of digitalization of the transport industry. Despite a certain number of problems identified in this scientific work, the Russian state is taking the necessary measures to regulate and motivate the use of modern digital achievements in the transport industry.

**Keywords:** digitalization; digital services; digitalization of the transport industry; digital services; logistics.

Стремительное развитие цифровых технологий во многом определяет и задает тенденции развития остальных сфер жизни современного человека. Одной из самых значимых, по нашему мнению, является транспортная отрасль, ведь именно она является неотъемлемой частью

жизни каждого из нас. Уже сегодня можно наблюдать процессы активного внедрения цифровых сервисов в транспортной инфраструктуре, обеспечивая удобство и комфорт всем пользователям исследуемой системы.

Современная российская транспортная система имеет достаточно сложную структуру. Ее возникновение обычно связывают с 2000-ми годами, когда благодаря следствием роста городских агломераций стал повышенный спрос население на использование транспортных услуг<sup>1</sup>. Результатом такого развития стала повышенная нагрузка на транспортную инфраструктуру России – граждане страны стали пользоваться пассажирскими и грузовыми перевозками, общая численность которых многократно возросла. Реализация задачи обеспечения растущих транспортных потребностей государства возможна за счет двух взаимно дополняемых направлений деятельности: новое строительство, реконструкция участков транспортной инфраструктуры и внедрение технологий организационного управления транспортной системой с использованием современных информационно-телекоммуникационных и иных технологий.

Несмотря на то, что в последнее время цифровизация становится настоящим трендом практически всех отраслей общественной жизни, в том числе и транспортной отрасли, многие предприниматели, от мелких до крупных используют в работе консервативные методы работы, игнорируя возможности применения достижений цифровизации. Безусловно, это крайне негативно сказывается на вопросах логистики, общих условиях труда сотрудников компании, формировании культуры пользования новыми технологиями бизнеса. Подобное игнорирование может исключить участников транспортного рынка в том случае, если оно затянется на длительный срок, ведь каждый бизнес, безусловно, должен отвечать требованиям времени.

В виду необходимости исключения подобных и иных проблем цифровизации транспортной отрасли 27 ноября 2021 Правительство Российской Федерации утвердило новую долгосрочную стратегию развития транспортной отрасли<sup>2</sup>. Данный документ предопределил ряд ключевых направлений развития транспортного комплекса в части развития технологий, включая цифровые, а именно:

---

<sup>1</sup> См.: *Штырхунова Н. А.* Возможности цифровизации на транспорте // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2021. № 4-2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vozmozhnosti-tsifrovizatsii-na-transporte-na-primere-gorodskogo-passazhirskogo-transporta> (дата обращения: 03.03.2022).

<sup>2</sup> См.: Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 02.03.2022).

- повышение уровня технологического развития транспортного комплекса, в том числе уровня цифровизации пассажирских и грузовых перевозок, в целях снижения издержек, повышения надежности, безопасности инфраструктуры и транспортных средств, а также экологичности транспортного комплекса;
- развитие цифровых решений для взаимодействия с клиентами и их информационного обеспечения;
- повышение уровня проникновения цифровых технологий по всему жизненному циклу транспортной инфраструктуры и транспортных средств для всех видов транспорта;
- повышение уровня цифровизации при организации управления транспортным комплексом.

Цифровизации отрасли посвящена отдельная глава стратегии – «Цифровая трансформация, а также технологическое и кадровое сопровождение развития транспортной отрасли». При этом необходимо отметить, что документ напрямую регулирует не только вопрос качества транспортных услуг с использованием средств цифровизации, но дополнительно предлагает решения отдельных вопросов машиностроения, разработок программного обеспечения, необходимого для полноценного функционирования транспортных систем, а также создания новых средств электроники.

Кроме прочего настоящим документом поставлено ряд задач, которые необходимо решить для внедрения достижений цифровизации в транспортную отрасль Российской Федерации. Так, видится необходимым:

- к 2035 году достигнуть роста производительности труда минимум в два раза, благодаря использованию технологий автономного вождения, вопросов управления, а также ставится вопрос о возможном использовании искусственного интеллекта;
- развитие логистических вопросов за счет цифровизации планирования и управления грузовыми и пассажирскими потоками;
- решение вопросов «затяжных» таможенных процедур в 10 раз, ускорение уже существующих процессов;
- внедрение цифровых билетов на всех видах транспорта, а также использование биометрических данных при оплате и пользовании общественным пассажирским транспортом.

Однако, на сегодняшний день говорить о полной цифровизации транспортной отрасли в Российской Федерации не приходится. Данный факт определяет ряд существующих проблем, затрудняющих дальнейшее развитие. Так, к таковым справедливо относить: низкую подготовку кадров, которым необходимо обладание цифровыми навыками; ведение транспортного бизнеса «по-старинке», посредством использо-

вания консервативных, устаревших способов реализации предпринимательства; нехватка финансовых ресурсов; неэффективные стандарты и нормативно-правовое регулирование, в том числе в части электронного документооборота и предоставления государственных услуг. Россия до сих пор не является лидером цифровизации в транспортной отрасли, однако необходимые шаги к этому предпринимаются.

Стимулировать развитие цифровизации в транспортной отрасли, по мнению специалистов НИУ ВШЭ, могут покрытие транспортных магистралей 5G-сетями, модернизация дорожной инфраструктуры; разработка стандартов цифровых сервисов и протоколов безопасной передачи данных; создание нормативной базы в области эксплуатации беспилотного транспорта; выдача льготных займов малым и средним предприятиям для тиражирования российских цифровых решений; расширение возможностей использования отраслевых данных и создание отраслевых центров подготовки кадров<sup>1</sup>.

На сегодняшний день стратегически предполагается развитие транспортной отрасли в России следующими шагами:

К 2024 году планируется провести экспериментальное внедрение цифровых решений, разработать ключевые стандарты, нормативно-правовую базу, приступить к реализации проектов по цифровизации<sup>2</sup>.

К 2030 году видится необходимым проведение оценок результатов предыдущей деятельности, использование положительных из них в остальных проектах транспортной инфраструктуры на территории субъектов Российской Федерации. Пересмотр и актуализация целей и задач, а также проведение мониторинга эффективности применения мер государственной поддержки развития цифровизации транспортной отрасли.

К 2035 году предполагается масштабное применение результатов цифровой трансформации на всей территории страны<sup>3</sup>.

Резюмируя, справедливо отметить, что развитие цифровых технологий в транспортной отрасли является крайне важным для удов-

---

<sup>1</sup> См.: *Биленко А. В., Медникова О. В.* Цифровизация на транспорте: обеспечение возможностей для // Вестник Московской международной академии. 2020. № 1-2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsifrovizatsiya-na-transporte-obespechenie-vozmozhnostey-dlya-razvitiya> (дата обращения: 05.03.2022).

<sup>2</sup> См.: *Романчиков А. М., Гросс В. А., Ефанов Д. В.* Цифровизация железнодорожного транспорта в России // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2018. № 6 (79). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsifrovizatsiya-zheleznodorozhnogo-transporta-v-rossii> (дата обращения: 05.03.2022).

<sup>3</sup> См.: Стратегия развития транспортной отрасли РФ – цифровые аспекты. URL: <https://d-russia.ru/strategija-razvitija-transportnoj-otrasli-rf-cifrovye-aspekty.html> (дата обращения: 05.03.2022).

летворения потребностей современного общества в новейших видах транспортных услуг, а также сопутствующего развития экономики. Современную жизнь трудно представить без использования весьма быстрых способов доставки грузов или перевозки пассажиров. Данные процессы обязаны своей реализацией бурному развитию цифровых технологий. Повышенное внимание государства к теме настоящего исследования способно дополнительным образом облегчить жизнь граждан и ускорить процессы подобной цифровизации. Российская Федерация на сегодняшний день активно апробирует современные цифровые достижения, а это значит, что в ближайшее время у современных транспортных компаний появятся дополнительные возможности по оптимизации бизнеса, сокращению финансовых издержек и увеличению прибыли, а у граждан возможность пользоваться быстрыми и качественными транспортными услугами.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 02.03.2022).

2. *Штырхунова Н. А.* Возможности цифровизации на транспорте // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2021. №4-2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vozmozhnosti-tsifrovizatsii-na-transporte-na-primere-gorodskogo-passazhirskogo-transporta> (дата обращения: 03.03.2022).

3. *Биленко А. В., Медникова О. В.* Цифровизация на транспорте: обеспечение возможностей для // Вестник Московской международной академии. 2020. №1-2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsifrovizatsiya-na-transporte-obespechenie-vozmozhnostey-dlya-razvitiya> (дата обращения: 05.03.2022).

4. *Романчиков А. М., Гросс В. А., Ефанов Д. В.* и др. Цифровизация железнодорожного транспорта в России // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2018. №6 (79). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsifrovizatsiya-zheleznodorozhnogo-transporta-v-rossii> (дата обращения: 05.03.2022).

5. Стратегия развития транспортной отрасли РФ – цифровые аспекты // URL: <https://d-russia.ru/strategija-razvitija-transportnoj-otrasli-rf-cifrovye-aspekty.html> (дата обращения 05.03.2022).

***В. Н. Ситник***

*Саратовская государственная юридическая академия  
Институт прокуратуры  
(Россия, Саратов)*

## **МОРАЛЬНО-ЭТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ УСТАНОВЛЕНИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ АВТОНОМНОГО ТРАНСПОРТА**

**Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению вопросов, связанных с признанием производителей автономных транспортных средств субъектами преступлений. Посредством изучения международного и зарубежного опыта, доктрины уголовного права и материалов правоприменительной практики аргументируется возможность привлечения юридического лица к уголовной ответственности. На основании этого обосновывается необходимость внесения изменений в действующее уголовное законодательство.

**Ключевые слова:** автономное транспортное средство, беспилотники, уголовная ответственность, юридическое лицо, производитель, мораль, этика.

***V. N. Sitnik***

*Saratov State Law Academy  
Institute of Public Prosecutor's Office  
(Russia, Saratov)*

## **THE MORAL AND ETHICAL ASPECT OF ESTABLISHING CRIMINAL LIABILITY OF THE MANUFACTURER OF AUTONOMOUS TRANSPORT**

**Abstract.** The article is devoted to the consideration of issues related to the recognition of manufacturers of autonomous vehicles as subjects of crimes. Through the study of international and foreign experience, the doctrine of criminal law and materials of law enforcement practice, the possibility of bringing a legal entity to criminal responsibility is argued. Based on this, the need for amendments to the current criminal legislation is justified.

**Keywords:** autonomous vehicle, drones, criminal liability, legal entity, manufacturer, morality, ethics.

Повсеместное внедрение цифровых технологий способствует возникновению не только новых способов совершения известных уго-

ловному закону преступлений, но и деяний, которые, хотя и обладают общественной опасностью, однако формально не подпадают под признаки существующих составов преступлений. Одним из примеров динамически развивающихся общественных отношений является сфера использования автономных (беспилотных) транспортных средств, активно внедряемых в различные области экономической деятельности.

Повсеместное внедрение данных аппаратов и пиар преимуществ их эксплуатации должны обладать экономической целесообразностью. Прежде всего следует понимать, что беспилотные транспортные средства выступают в роли тренда цифровизации общества, поскольку по своей сути они полностью исключают человека из процесса управления, позволяя ему насладиться поездкой либо посвятить себя чему-то иному. В сети Интернет можно обнаружить множество заголовков о том, что та или иная компания выпускает собственный концепт беспилотного транспортного средства: речь идет о таких мастодонтах автомобильной отрасли, как Toyota, General Motors, Volkswagen Mercedes-Benz, Audi, а также малоизвестных компаниях EvoCargo и отечественной Volgabus<sup>1</sup>. Данные действия продиктованы множеством факторов, основными из которых выступают желание компаний развивать соответствующие технологии, занять определенную долю на рынке беспилотников, снизить экономические издержки от использования автономного транспорта при осуществлении предпринимательской деятельности, существенно повысить узнаваемость своего бренда и, соответственно, стоимость акций на фондовой бирже.

Обратившись к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее УК РФ), можно обнаружить, что уголовной ответственности за предусмотренное ей преступление подлежит лицо, непосредственно управляющее автомобилем либо иным механическим транспортным средством<sup>2</sup>. Поскольку сущность беспилотных транспортных средств состоит в исключении человека (полностью или частично) из процесса управления транспортным средством, остается открытым вопрос о том, кто будет признаваться субъектом преступления, совершенного с участием такого рода транспортного средства. Большинство исследователей акцентирует внимание на определении

---

<sup>1</sup> Что происходит в России с беспилотными автомобилями [Электронный ресурс] // iPhones.ru. URL: <https://www iPhones.ru/iNotes/8-sovremennyh-bes-pilotnyh-rossiyskih-avtomobiley-o-kotoryh-vy-ne-slyshali-no-oni-vot-vot-rovayatsya-na-dorogah-08-05-2021> (дата обращения: 30.01.2022).

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (с изм. и доп. от 28 января 2022 г.) // Собр. законодательства РФ. 1996. № 25, ст. 2954; Рос. газ. 2022. 31 янв.



вины оператора либо собственника (владельца) транспортного средства, однако вполне перспективной видится и уголовная ответственность его производителя.

Современное уголовное право России предусматривает возможность привлечения к ответственности исключительно индивидуализированных субъектов правоотношений. Данное положение находит свое закрепление в ст. 19 УК РФ, где указано, что уголовной ответственности подлежат только вменяемые физические лица, достигшие возраста уголовной ответственности. При этом следует понимать, что динамическое развитие общественных отношений, которое оказывает свое влияние на различные сферы жизнедеятельности людей, побуждает законодателя принимать определенные решения, направленные на реализацию охранительной функции права по защите положительных и предупреждению негативных, вредных для общества явлений<sup>1</sup>.

В данном контексте можно утверждать, что имеется огромное количество позиций, связанных с признанием необходимости установления уголовной ответственности юридических лиц, в т.ч. производителя автономного транспорта: зарубежный и международный опыт, исторические предпосылки, экономическая обусловленность и др.

Особым, заслуживающим внимание, обстоятельством в пользу установления уголовной ответственности для производителей автономного транспорта является морально-этическая обусловленность, в рамках которой предлагается рассматривать уголовную ответственность юридического лица в качестве альтернативы привлечения к ответственности физического лица: в тех случаях, когда достоверно установить виновное физическое лицо невозможно, к ответственности будет привлекаться виновное юридическое лицо. Так, рассматривая процесс производства и эксплуатации автономного транспортного средства, можно отметить, что само беспилотное средство как агрегат состоит из непосредственно транспортного средства и снабжающей его системы искусственного интеллекта. В производстве обеих составляющих участвует огромное количество работников, которые осуществляют не только четко определенные функции (при сборке отдельных элементов транспортного средства), но и работают в коллективе (при разработке программного кода для системы искусственного интеллекта). Соответственно, если, например, в дорожно-транспортном проис-

---

<sup>1</sup> Круганская Е. В., Працко Г. С. Охранительная функция права в системе функций права и государства // Современная юриспруденция: актуальные вопросы, достижения и инновации: сб. ст. XII междунар. науч.-практ. конф. (25 сентября 2018 г.). Пенза: Наука и Просвещение, 2018. С. 11.

шествии с участием беспилотника будет причинен тяжкий вред здоровью гражданина, однако установить конкретное физическое лицо (лиц), виновное в преступлении, не представится возможным, то уголовное дело с большой долей вероятности будет прекращено либо же вовсе не возбуждено по основанию, предусмотренному п. 2 ст. 24 УПК РФ – отсутствие в деянии состава преступления, либо по основанию, предусмотренному п. 1 ст. 27 УПК РФ – непричастность подозреваемого или обвиняемого к совершению преступления<sup>1</sup>. Очевидно, что в этих условиях охрана прав и свобод человека и гражданина, общественного порядка и общественной безопасности (ч. 1 ст. 2 УК РФ) не будет обеспечена в полном объеме. Не будет восстановлена и социальная справедливость, ключевые идеи которой связаны с защитой интересов потерпевшего и формированием в общественном сознании убежденности в неотвратимости наказания. Именно поэтому уголовная ответственность юридического лица будет являться наиболее эффективным средством разрешения возникшего социального и правового конфликта.

В связи с осмысливаемым вопросом представляет интерес подход С. А. Симоняна и А. С. Гамбаряна. Статья авторов, хотя и посвящена исследованию другой уголовно-правовой и криминологической проблемы, содержащееся в ней методологическое решение рассматриваемых проблем является верным и уместным в контексте настоящего исследования<sup>2</sup>. Так, при наличии вреда, причиненного в результате осуществления медицинской деятельности и при отсутствии вины докторов и иного медицинского персонала, вина презюмируется за соответствующей медицинской организацией и возмещается за счет фонда национальной солидарности<sup>3</sup>.

Приведенные аргументы позволяют рассуждать о возможности привлечения производителя беспилотного транспортного средства к уголовной ответственности при наличии так называемой объективной формы вины, поскольку применение мер уголовно-правового воздействия не требует доказывания вины конкретной личности в определенных случаях (например, когда дорожно-транспортное

---

<sup>1</sup> Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (с изм. и доп. от 30 декабря 2021 г.) // Собр. законодательства РФ. 2000. № 52, ч. 1, ст. 4921; Рос. газ. 2022. 11 янв.

<sup>2</sup> *Симонян С. А., Гамбарян А. С.* Необходимость и проблемы правосубъектности искусственного интеллекта // Юридическая техника. 2021. № 15. С. 240.

<sup>3</sup> Кодекс общественного здравоохранения Франции [Code de la santé publique] [Электронный ресурс]. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006072665&dateTexte=20181005> (дата обращения: 30.01.2022).

происшествие с участием автономного транспортного средства произошло по причине наличия каких-либо технических неисправностей транспортного средства либо вызвано отклонениями в процессе функционирования искусственного интеллекта). При этом должно быть доказано, что компания проявила небрежность в отношении дефектов, рисков и потенциальных опасностей, связанных с использованием своей продукции.

Указанные обстоятельства позволяют задуматься о потенциальной квалификации рассматриваемых преступлений. Прежде всего следует руководствоваться имеющимися в УК РФ составами преступлений и исходя из фактически наступивших общественно опасных последствий, а также формы вины квалифицировать содеянное по соответствующей статье Особенной части УК РФ (например, при умышленном причинении тяжкого вреда здоровью человека – по ст. 111 УК РФ, в случае причинения смерти по неосторожности – по ст. 109 УК РФ).

Основателю социологической школы права Франц фон Листу принадлежат следующие слова: «Законодательство будущего – будет глубоко отличаться от законодательства настоящего». На наш взгляд, признание производителя беспилотников субъектом уголовной ответственности – это закономерный и неизбежный шаг на пути становления уголовного законодательства будущего. Следует понимать, что классического, строго определенного и единообразного подхода к пониманию уголовной ответственности юридического лица, как и в целом подхода к борьбе с преступностью, не существует. Однако правотворцу следует стремиться к модернизации и совершенствованию отечественного законодательства, его интеграции в мировую правовую систему. Можно утверждать, что современному правовому демократическому российскому государству необходим институт уголовной ответственности юридического лица, что продиктовано социально-экономическими причинами, нравственной обусловленностью нового социума, а также необходимостью существования эффективных мер защиты социальных интересов личности, общества и государства.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Что происходит в России с беспилотными автомобилями [Электронный ресурс] // iPhones.ru. URL: <https://www.iphones.ru/iNotes/8-sovremennyh-bespilotnyh-rossijskih-avtomobiley-o-kotoryh-vy-ne-slyshali-no-oni-vot-vot-poyavyatsya-na-dorogah-08-05-2021> (дата обращения: 30.01.2022).

2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (с изм. и доп. от 28 января 2022 г.) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25, ст. 2954; Российская газета. 2022. 31 янв.
3. *Круганская Е. В., Працко Г. С.* Охранительная функция права в системе функций права и государства // Современная юриспруденция: актуальные вопросы, достижения и инновации: сб. ст. XII междунар. науч.-практ. конф. (25 сентября 2018 г.). Пенза: Наука и Просвещение, 2018. С. 11–14.
4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (с изм. и доп. от 30 декабря 2021 г.) // Собрание законодательства РФ. 2000. № 52 (ч. I), ст. 4921; Рос. газета. 2022. 11 янв.
5. *Симонян С. А., Гамбарян А. С.* Необходимость и проблемы правосубъектности искусственного интеллекта // Юридическая техника. 2021. № 15. С. 237–240.
6. Кодекс общественного здравоохранения Франции [Code de la santé publique] [Электронный ресурс]. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006072665&dateTexte=20181005> (дата обращения: 30.01.2022).

***И. А. Угольков***

*Московский государственный областной университет  
имени Н. К. Крупской  
Историко-Филологический институт  
(Россия, Москва)*

## **ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Аннотация.** В статье рассматривается государственно–правовое регулирование транспортной безопасности. Статья представляет обзор происшествий на транспорте и обозначает принятые государством меры. Приводится обзор документов и шаги по укреплению транспортной безопасности. Автор приходит к выводу, что сфера транспортной безопасности нуждается в реформировании.

Ключевые слова: транспорт, законы, безопасность, органы государственной власти, угрозы.

***I. A. Ugol'kov***

*Moscow State Regional University named after N. K. Krupskaya  
Historical and Philological Institute  
(Russia, Moscow)*

## **STATE-LEGAL REGULATION OF TRANSPORT SECURITY IN THE RUSSIAN FEDERATION**

**Abstract.** The article discusses the state–legal regulation of transport security. The article provides an overview of transport accidents and indicates the measures taken by the State. An overview of the documents and steps to strengthen transport security are provided. The author comes to the conclusion that the sphere of transport security needs to be reformed.

**Keywords:** transport laws security public authorities threats.

Транспортная безопасность – это положение защищенности транспортных объектов и средств от незаконного вмешательства. Акт незаконного вмешательства – это противоправные действия, препятствующие работе транспортного комплекса. К противоправным действиям относятся террористические акты, создающие угрозу для

работы транспорта, опасные для жизни и здоровья граждан, приносящие финансовый ущерб. Защита транспортного комплекса носит системный характер. Главная задача транспортной безопасности защита прав пассажиров.

От обеспечения транспортной безопасности зависит работа многих сфер жизнеобеспечения. Состояние транспортной безопасности оказывает<sup>1</sup> влияние на внутреннюю и внешнюю политику государства, что говорит об актуальности темы.

Понятие транспортная безопасность рассматривается по-разному, существуют множество видов транспортной безопасности. Модельный закон о безопасности на воздушном транспорте рассматривает авиационную безопасность. Под авиабезопасностью понимается защита воздушных судов от противоправных деяний. Модельный закон о безопасности на транспорте выделяет террористические акты, как угрозу транспортной безопасности.

Уровень безопасности на транспорте отражает качество транспортного обслуживания.

Основным документом транспортной безопасности является Декларация по вопросам обеспечения транспортной безопасности стран участников СНГ. Декларация играет основную роль в обеспечении безопасности на транспорте. Причиной принятия декларации послужили террористические акты, произошедшие в 2000 годы.

Проводя данное исследование необходимо сделать обзор террористических актов. Объектами противоправных действий стали городской и наземный транспорт. В 1994 году в ходе теракта в Москве пострадал рейсовый автобус, в 1996 году произошел взрыв 12 – го троллейбуса на Пушкинской площади и 48-го троллейбуса на проспекте Мира в Москве, в 2000 годы пострадала маршрутка в Буденновске в Ставропольском крае, в 2003 году были теракты на транспорте в Грозном и в Северной Осетии. В 2004 году взрывы обрушились на два пассажирских самолета Ту-154 и авиакомпания «Сибирь» Ту-134 авиакомпания «Волга». В 2007 году прогремели теракты в Санкт-Петербургском метро. В 2009 году в Дагестане случился подрыв железнодорожных путей на пути следования поезда №374 «Тюмень-Баку», через некоторое время потерпел крушение №166 «Невский экспресс» Москва-Санкт-Петербург, в 2010 году из-за взрыва с рельсов сошел поезд на линии Броневая-Лигово, в 2013 году случился теракт на железно-

---

<sup>1</sup> *Зайкова С. Н.* Транспортная безопасность в Российской Федерации: понятие и система // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2021. С. 8–9.

дорожном вокзале Волгограда. В 2007 году была подорвана маршрутка в Дагестане, взорван автобус в Тольятти, пострадал рейсовый автобус Пятигорск-Владикавказ, автобус в Невинномысске. В 2008 году случился взрыв на остановке во Владикавказе, в 2009 году пострадал автобус в Махачкале, в 2010 году автобусы в Каспийске в Нальчике, в 2011 году взрыв на остановке в Грозном, в 2013 году пострадал рейсовый автобус в Волгограде. В 2010 году были теракты в Метро Москвы. В 2011 году произошел теракт в аэропорту Домодедово. Терроризм на транспорте актуальная проблема современного государства, препятствующая работе транспортной отрасли. Террористические угрозы на транспорте должны быть ликвидированы в ближайшее время.

Произошедшие теракты потребовали серьезного государственного вмешательства. Государство должно быть заинтересовано в развитии транспортной безопасности. Обеспечение транспортной защищенности должно стать приоритетным направлением государственной политики. Для решения проблемы с терроризмом были приняты правильные решения. Образовался Национальный антитеррористический комитет, вышел Федеральный закон «О противодействии терроризму, изменились российские законы, ратифицировалась Конвенция Совета Европы о предотвращении терроризма. Приняли Международную конвенцию по борьбе с ядерным терроризмом, внесли изменения в Европейскую конвенцию по ликвидации терроризма. После, совершенных терактов государство проделало огромную работу по укреплению транспортной безопасности, которая завершилась в 2007 году принятием Федерального Закона «О транспортной безопасности». Данный закон положил начало формированию транспортного законодательства. Принятые законы составили нормативно-правовую базу<sup>1</sup> транспортной безопасности. В 2010 совершенство транспортной безопасности продолжилось. Вышел Указ Президента РФ «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». Правительство РФ разработало Стратегию обеспечения безопасности населения на транспорте», приняли Кодекс торгового мореплавания РФ. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. КоАП РФ, Гражданский кодекс РФ, Уголовный кодекс РФ, появилась Государственная Программа РФ по совершенству транспортной отрасли, утвержденная Правительством РФ. Выше перечисленные акты образуют систему законодательства по обеспечению

---

<sup>1</sup> *Рязанов Н. С.* К вопросу о соотношении понятий «Безопасность» и Транспортная безопасность // Сибирское юридическое обозрение. 2017. № 5. С. 90–91.

транспортной безопасности и представляют законы разного уровня, регулирующие правоотношения в сфере транспортной безопасности. Транспортное законодательство включает технические регламенты, правила, стандарты.

Воздушный кодекс РФ регулирует воздушное пространство. «Государственно-Правовое регулирование воздушного пространства – это правила, утвержденные государством по контролю в сфере использования воздушного пространства и введение ответственности за нарушения правил использования воздушного пространства».

Государственное управление в сфере безопасности нацелено на обеспечение безопасности личности, общества и государства. Государственно-транспортное регулирование направлено на успешное развитие транспортного комплекса. Транспортная безопасность и транспортная инфраструктура взаимосвязаны.

Предложения по совершенству транспортной безопасности: 1) Повышение качества инфраструктуры (обеспечение безопасности на трассах федерального и регионального значения). 2) Совершенство международных транспортных узлов. 3) Ужесточение ответственности за правонарушения и преступления на транспорте. 4) Усиление контроля и совершенство органов транспортной безопасности. 5) Развивать транспортное сотрудничество. 6) Повышать престиж транспортной инфраструктуры. 7) Своевременно реагировать и предотвращать противоправное поведение 8) Создать все необходимые условия для развития транспортной отрасли 9) Усилить безопасность на транспорте. Предложенные шаги реализуются, благодаря федеральному транспортному контролю и обновлением Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной защищенности.

Государство проводит мероприятия, направленные на укрепление транспортной безопасности, среди таких мероприятий: 1) Уменьшение транспортных происшествий в 2022 г.- 89 %, в 2023 г.-87 %, в 2024 г.- 85 %. Планируется совершенство морской безопасности и развитие морского сообщения за счет ввода в эксплуатацию 18 единиц судов.

Основные функции по обеспечению работы транспортной инфраструктуры и транспортной безопасности возложены на органы транспортной безопасности к ним относятся транспортные прокуратуры, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Министерство Транспорта РФ, Управления МВД на транспорте, линейные управления МВД, Федеральное дорожное агентство, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное агентство речного и морского транспорта.



Органы государственной власти, физические и юридические лица признаны субъектами правоотношений в сфере обеспечения транспортной безопасности<sup>1</sup>.

К объектам правоотношений в сфере обеспечения транспортной безопасности относятся материальные и нематериальные блага. Объекты, охраняемые международным правом<sup>2</sup>.

Органы управления субъектов РФ заинтересованы в развитии транспортной безопасности, например, государственная программа Республики Калмыкии содержит рекомендации по усилению безопасности аэропорта Элисты. Предусмотрена компенсация расходов аэропортовой деятельности. Государственная стратегия Приморского края на 2020–2027 год включает шаги, направленные на усиление информационной безопасности. Одной из основных целей регулирования транспортной безопасности является стремление к экономическому росту.

Государственно-правовое регулирование транспортной безопасности помогает расширению внешнеэкономических контактов. Высокий уровень транспортной безопасности предоставляет возможность субъектам экономики разных стран расширять поле деятельности бизнеса и обеспечивает приток иностранного капитала в страну, что положительно сказывается на развитии российской экономики, потому что государственное регулирование транспортной инфраструктуры связано с экономикой России и помогает развиваться российской экономики.

Если исследовать деятельность железнодорожного транспорта можно сказать что его безопасное функционирование повышает экономический рейтинг России. Российские железные дороги пользуются огромным спросом и входят в евразийскую железнодорожную систему. Взаимодействуют со странами Европы и Восточной Азии. Согласно опросам граждан Железнодорожный транспорт признан самым безопасным.

В завершении можно сделать следующий вывод, что транспортная безопасность основная часть государственной политики и всегда должна контролироваться государством.

---

<sup>1</sup> *Зокоев В. А.* Правоотношения в области обеспечения транспортной безопасности // Вестник Санкт-Петербургского университета Государственной противопожарной службы МЧС России. 2011. №6. С. 60–63.

<sup>2</sup> Федеральный закон РФ от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собр. законодательства Рос. Федерации от 12 февраля 2007 г. № 7, ст. 837.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. *Зайкова С.Н.* Транспортная безопасность в Российской Федерации: понятие и система // Вестник Саратовской Государственной юридической академии. 2021. № 4. С. 8–9.
2. *Рязанов Н.С.* К вопросу о соотношении понятий «Безопасность» и «Транспортная безопасность» // Сибирское юридическое обозрение. 2017. №5. С. 90–91.
3. *Зокоев В.А.* Правоотношения в области обеспечения транспортной безопасности // Вестник Санкт-Петербургского университета Государственной противопожарной службы МЧС России. 2011. №6. С. 60–63.
4. Федеральный закон РФ от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ от 12 февраля 2007 г. №7. Ст. 837.
5. *Землин А.И.* Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры. – С. Петербург.: Логос, 2020. 300 с.

*А. А. Харитонова, Р. Р. Сафина*  
*Саратовская государственная юридическая академия*  
*Институт прокуратуры*  
*(Россия, Саратов)*

## **ОСОБЕННОСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В КНР И РФ**

**Аннотация:** в данной статье проведен сравнительный анализ отдельных норм действующего Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и «Кодекса торгового мореплавания КНР». Исследован ряд положений вышеуказанного кодекса КНР, рекомендуемых для рассмотрения вопроса о введении в действие на территории РФ.

**Ключевые слова:** морские грузоперевозки, фрахт, фрахтователь, фрахтовщик, Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс Китайской Народной республики «О торговом мореплавании».

*A. A. Kharitonova, R. R. Safina*  
*Saratov State Law Academy*  
*Institute of Public Prosecutor's Office*  
*(Russia, Saratov)*

## **FEATURES OF MARITIME TRANSPORTATION TO THE PRC AND THE RUSSIAN FEDERATION**

**Annotation:** this article provides a comparative analysis of certain norms of the current Merchant Shipping Code of the Russian Federation and the Code of the People's Republic of China "On Merchant Shipping". A number of provisions of the above code of the People's Republic of China, recommended for consideration of the issue of enactment on the territory of the Russian Federation, have been studied.

**Keywords:** sea freight, freight, charterer, charterer, Merchant Shipping Code of the Russian Federation, Code of the People's Republic of China "On Merchant Shipping".

Морские грузоперевозки – это наиболее популярный способ перемещения товара между странами, обладающий рядом преимуществ, а именно: низкая стоимость услуги, высокая безопасность и сохранность продукции, а также возможность использования легко перегружаемых контейнеров.

Одним из лидеров мирового торгового флота является Китайская Народная Республика, экономика которой прогрессивно растет с каждым годом. Доля грузов, перевозимых морем, равна 80% всего грузооборота между Россией и Китаем. Стоит отметить, что Китай является основным поставщиком грузов на Дальний Восток. Согласно данным Дальневосточного таможенного управления, более 30% грузооборота приходится на порты КНР, что составляет порядка 400 тыс<sup>1</sup>.

В Российской Федерации морские перевозки используются в основном для экспорта. Крупнейшим портом является Новороссийск, занимающий третье место в мире по объемам перевалки грузов.

Необходимо отметить, что данные правоотношения в вышеуказанных странах регулируются отдельным законодательством: «Кодекс торгового мореплавания КНР» и «Кодекс торгового мореплавания РФ». Обратимся к данным актам и проведем сравнительную характеристику положений, закрепляющих нормы морской перевозки грузов.

В большинстве случаев, они имеют общий подход к регулированию морской грузоперевозки. Это объясняется тем, что КТМ РФ и КТМ КНР не должны противоречить Конвенции ООН по морскому праву 1982 года<sup>2</sup> и унификации правового регулирования торгового мореплавания. Но у каждой страны имеется своя специфика, которую мы и рассмотрим.

Обратимся к понятию морской перевозки грузов в соответствующих актах торгового мореплавания рассматриваемых стран. В ст. 41 Кодекс КНР – это договор, в соответствии с которым перевозчик получает плату за перевозку, которая именуется фрахт, и обязуется доставить груз, доверенный ему отправителем из одного порта в другой. В ст. 115 КТМ РФ – перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Международные перевозки: вчера, сегодня, завтра // Комсомольская правда [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kp.ru/guide/mezhdunarodnye-gruzoperevozki.html> (дата обращения: 05.03.2022).

<sup>2</sup> См.: Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 48, ст. 5493.

<sup>3</sup> См.: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (в ред. от 30 декабря 2021 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1999. № 18, ст. 2207; 2021. № 470-ФЗ.

Значительный интерес вызывает понятие формы договора морской перевозки: в обеих странах это исключительно письменная форма, однако в КНР согласно ст. 43 КТМ КНР предоставляется возможность заключить договор, как телеграммы, так и телекса, и факса. В свою очередь, ст. 117 КТМ РФ указывает на то, что договором могут быть «другие письменные доказательства». Не исключено, что данный факт может свидетельствовать о вольном трактовании этой нормы.

Положениями КТМ РФ закрепляется право замены судна при осуществлении перевозки, а в КТМ КНР подобное отсутствует. Следовательно, замена судна в случае необходимой ситуации не производится.

В соответствии анализируемым нормативно правовым актам срок договора определяется сторонами, им является период времени, в течение которого груз находится в распоряжении перевозчика. В случае его отсутствия, исчисляется принятым сроком в порту погрузки (данная оговорка предусмотрена в ст. 130 КТМ РФ).

При рассмотрении подразделов 2 и 3 главы 4 КТМ КНР и ст. 166, ст. 173, ст. 176 КТМ РФ, целесообразно сравнить ответственность участников. Кодекс торгового мореплавания КНР не предусматривает отдельной ответственности для фактического перевозчика и говорит лишь о солидарной ответственности перевозчика и фактического перевозчика. Нормы КТМ РФ предусматривает ответственность фактического перевозчика, что говорит о том, что РФ более подготовлена к возможности нарушений его со стороны.

Сравнительный анализ ст. 159 КТМ РФ и ст. 88 КТМ КНР позволяет увидеть различия в правовом регулировании вопроса о сдаче груза на хранение на склад. Исходя из действующего законодательства РФ, если в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт отправитель или фрахтователь не уплатит перевозчику причитающийся платеж, перевозчик может продать груз. Скоропортящийся груз может быть продан до истечения срока его годности. Вырученная сумма, с учетом причитающихся платежей перевозчику, передается отправителю или фрахтователю. Если суммы недостаточно, то перевозчик вправе взыскать необходимую сумму с других участников.

КТМ КНР предусматривает следующее положение: если груз не востребован по истечении 60 дней со дня прибытия судна в порт, перевозчик обращается в суд с просьбой вынести решение по проведению аукциона для продажи данного груза. В случае скоропортящегося груза разрешается проведение данного аукциона досрочно. Если избыточные денежные средства, полученные в результате аукциона, вернуть невозможно, и они не получены по истечении одного года

со дня проведения аукциона, сумма вносится в государственную казну<sup>1</sup>. Таким образом, КНР не допускает случая самовольного принятия решения по вопросу продажи нереализованного груза, тем самым защищает права и интересы перевозчика в результате возможности несения им экономических убытков.

Стоит подвести итог и сказать, что регулирование морской перевозки надлежащим образом осуществляется, как и в РФ, так и в КНР. Положения «Кодекс торгового мореплавания КНР» и «Кодекс торгового мореплавания РФ» имеют не только множество общих черт, но и некоторые различия.

Следует отметить, что КНР более точно, без оценочных категорий и общих понятий регулирует данную сферу. На наш взгляд, РФ стоит скорректировать законодательство в этой сфере и избавиться от возможности самовольной трактовки понятий в КТМ РФ. Наиболее важным представляется необходимость решения вопроса о судебной защите, что более полно отражает государственную заинтересованности в решении вопроса.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10 декабря 1982 г.) (с изм. от 23 июля 1994 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 48, ст. 5493.

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 № 81-ФЗ (в ред. от 30 декабря 2021 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1999. № 18, ст. 2207; 2021 № 470-ФЗ.

3. Кодекс торгового мореплавания КНР» от июля 1993 г. // Указ Председателя Китайской Народной Республики, от 7 ноября 1992 г. №64.

4. Международные перевозки: вчера, сегодня, завтра // Комсомольская правда [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kp.ru/guide/mezhdunarodnye-gruzoperevozki.html> (дата обращения: 05.03.2022).

---

<sup>1</sup> См.: Кодекс торгового мореплавания КНР от 1 июля 1993 г. // Указ Председателя Китайской Народной Республики, от 7 ноября 1992 г. № 64.

НАУЧНОЕ ИЗДАНИЕ

# ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА: МЕЖДИСЦИПЛИНАРНЫЙ АСПЕКТ

*Сборник по материалам I Всероссийской  
научно-практической конференции*

*(г. Саратов, 18 марта 2022 г.)*

Публикуется в авторской редакции  
Компьютерная верстка, дизайн – *Е. А. Янина*

Подписано к использованию 07.02.2024.  
Объем издания – 1,3 Мб.

Издательство Саратовской государственной юридической академии  
ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия»

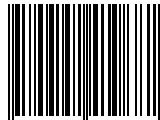
<http://сгюа.рф>

E-mail: [izdat105@ssla.ru](mailto:izdat105@ssla.ru)

Тел.: (8452) 29-90-77



ISBN 978-5-7924-1968-1



9 785792 19681 >