



# ВЕСТНИК

ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ

Э Л Е К Т Р О Н Н Ы Й    Н А У Ч Н Ы Й    Ж У Р Н А Л

ИЗДАЕТСЯ С 2013 ГОДА | № 1 (45) 2024

## **ЛЬГОТЫ И ГАРАНТИИ**

в сфере получения образования, установленные законодательством для участников специальной военной операции и членов их семей

## **ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ**

за нарушение таможенных правил в Российской Федерации

## **РОЗЫСК ГРАЖДАН,**

пропавших (отсутствующих) без вести, как межотраслевая правовая проблема, заслуживающая более взвешенного законодательного регулирования

## **ТРАНСФОРМАЦИЯ БИЗНЕС-МОДЕЛИ**

медицинского учреждения с целью повышения клиентоцентричности в сфере производственной медицины

## **ОСОБЕННОСТИ ПРАВООТНОШЕНИЙ**

в сфере информационных технологий

## **АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ**

морского и речного права в современных геополитических условиях



# Электронный научный журнал «Вестник Юридического института МИИТ» 2024. № 1 (45)

Дата размещения — 15 апреля 2024 г.

Журнал издается с 2013 г.

**Научное направление издания:** Право.

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

**Телефон:** 8 (495) 681-90-19.

**Факс:** 8 (495) 684-28-49.

**E-mail редакции:** albinadg@mail.ru

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

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

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

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

Периодичность: четыре раза в год.

## **Редакционная коллегия**

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

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Ответственный за сайт — **ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич**

Выпускающий редактор — **ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич**

Английская версия — **СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна**

# The online scientific journal «Bulletin of the Law Institute of MIIT» 2024. № 1 (45)

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

The journal has been published since January 2013.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

The journal is issued 4 times a year.

## **Editorial Board**

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

Executive editor is **GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna**

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

Managing editor is **CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich**

English version is **SKUYBEDINA Olga Nikolaevna**

<p><i>Главный редактор:</i> <b>Корякин Виктор Михайлович</b> <i>доктор юридических наук, профессор</i></p> <p><i>Редакционный совет:</i> <b>Нестеров Евгений Александрович</b> <i>кандидат юридических наук, директор Юридического института МИИТ (председатель совета)</i></p> <p><b>Киселевич Игорь Валентинович</b> <i>кандидат юридических наук, доцент</i> <b>Писенко Кирилл Андреевич</b> <i>доктор юридических наук, доцент</i> <b>Рудакова Елена Николаевна,</b> <i>доктор политических наук, профессор</i> <b>Филиппова Марианна Юрьевна</b> <i>кандидат юридических наук, доцент</i> <b>Цветков Виктор Яковлевич</b> <i>доктор технических наук, профессор</i> <b>Чеботарева Анна Александровна,</b> <i>доктор юридических наук, доцент</i></p>	<p><i>The editor-in-chief:</i> <b>Koryakin Viktor Mikhailovich</b> <i>Doctor of Law, professor</i></p> <p><i>Editorial Council:</i> <b>Nesterov Evgeny Aleksandrovich</b> <i>Candidate of Law, the head of the Law Institute of MIIT (Chairman of the Council)</i></p> <p><b>Kiselevich Igor Valentinovich</b> <i>Candidate of Law, docent</i> <b>Pisenko Kirill Andreevich</b> <i>Doctor of Law, docent</i> <b>Rudakova Elena Nikolaevna</b> <i>Doctor of Political Sciences, professor</i> <b>Filippova Marianna Yurievna</b> <i>Candidate of Law, docent</i> <b>Tsvetkov Viktor Yakovlevich</b> <i>Doctor of Technical Sciences, professor</i> <b>Chebotareva Anna Aleksandrovna</b> <i>Doctor of Law, docent</i></p>
<p>© Российский университет транспорта (МИИТ), 2024</p> <p>При использовании материалов журнала необходимо ссылаться на «Вестник Юридического института МИИТ»</p>	<p>Официальный сайт Юридического института <b>www.ui-miit.ru</b></p>
<p>© Russian University of Transport, 2024</p> <p>When using materials from the journal, it's necessary to refer to the «Bulletin of the Law Institute of MIIT»</p>	<p>The official site of the Law Institute is <b>www.ui-miit.ru</b></p>

## Содержание

---

### Вопросы образования

---

**Корякин В. М.**

Льготы и гарантии в сфере получения образования, установленные законодательством для участников специальной военной операции и членов их семей .....9

### Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика

---

**Бажанов С. В.**

Розыск граждан, пропавших (отсутствующих) без вести, как межотраслевая правовая проблема, заслуживающая более взвешенного законодательного регулирования ..... 16

### Информационное право

---

**Максуров А. А.**

Особенности правоотношений в сфере информационных технологий.....30

### Административное право

---

**Кызим Е. Р., Белоусова Ж. С.**

Административная ответственность в сфере беспилотной авиации ..... 41

**Чеботарева А. А., Гуменюк В. П.**

Особенности административной ответственности за нарушение таможенных правил в Российской Федерации ..... 48

## **Актуальные проблемы медицины**

---

**Громов П. В.**

Трансформация бизнес-модели медицинского учреждения с целью повышения клиентоцентричности в сфере производственной медицины ..... 57

## **По итогам конференции**

---

Обзор Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы морского и речного права в современных геополитических условиях» (Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, 18 октября 2023 года) ..... 73

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Вестник Юридического института МИИТ» ..... 118

## Contents

---

### Issues of education

---

**Koryakin Viktor M.**

Educational benefits and guarantees established by law  
for the special military operation participants and their families ..... 9

### Criminal law, criminal procedure, and criminology

---

**Bazhanov Stanislav V.**

Search for missing (absent) citizens as an intersectoral legal  
problem that requires more balanced legislative regulation ..... 16

### Information law

---

**Maksurov Aleksey An.**

Features of legal relations in the field of information technology ..... 30

### Administrative law

---

**Kyzim Ekaterina R., Belousova Zhanna S.**

Administrative responsibility in the field of unmanned aircraft ..... 41

**Chebotareva Anna Al., Gumenyuk Viktoriya P.**

Features of administrative liability for violation of customs  
rules in the Russian Federation ..... 48

### Current issues of medicine

---

**Gromov Petr V.**

Transformation of the business model of a medical institution to  
increase customer-centered orientation in the field of industrial  
medicine ..... 57

## Conference results

---

Review of the International Conference “Urgent Issues of the Maritime and Inland Water Law in the Current Geopolitical Conditions” (Russian University of Transport (MIIT), Moscow, October 18, 2023)..... 73

Requirements for the materials submitted for publication in the journal “Bulletin of the Law Institute MIIT” ..... 118

## Вопросы образования

---

УДК 342.72

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

### **Льготы и гарантии в сфере получения образования, установленные законодательством для участников специальной военной операции и членов их семей**

**Аннотация.** В статье представлен научно-практический комментарий изменений, внесенных в законодательство об образовании, в части, касающейся установления дополнительных социальных гарантий в сфере получения образования участниками специальной военной операции (СВО) и их детьми. Раскрывается содержание и порядок предоставления данных гарантий и льгот, круг лиц, на которых они распространяются. На примере некоторых субъектов РФ показано содержание регионального законодательства, которым уточняется и конкретизируется федеральное законодательство по данным вопросам, а также устанавливаются дополнительные меры социальной поддержки участников СВО и их детей.

**Ключевые слова:** специальная военная операция; право на получение образования; специальная квота; льготы по получению образования; обеспечение местами в детских дошкольных учреждениях.

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

### **Educational benefits and guarantees established by law for the special military operation participants and their families**

**Abstract.** The current paper has presented a scientific and practical commentary on the changes made to the legislation on education, in terms of establishing additional social educational guarantees for the special military operation (SMO) participants and their children. There has been considered the content and procedure for providing these guarantees and benefits, as well as the circle of persons to whom they apply. Based on the example of some constituent entities of the Russian Federation, there has been shown a content

of regional legislation, which clarifies and concretizes federal legislation on these issues, and establishes additional measures of social support for SMO participants and their children.

**Keywords:** special military operation; right to education; special quota; educational benefits; provision of places in preschool institutions.

---

В настоящее время ключевым фактором, определяющим смысл, содержание и направленность социальной политики Российского государства, является всемерная поддержка участников СВО и их семей. После 24 февраля 2022 г. в стране принято весьма значительное число законодательных и иных нормативных правовых актов, которыми установлен широкий круг дополнительных социальных гарантий для участников СВО как из числа военнослужащих (мобилизованных и контрактников), так и граждан, выполняющих задачи в составе добровольческих формирований. Предметом особой заботы государства являются дети участников СВО, погибших при исполнении воинского долга.

В числе наиболее значимых социальных гарантий для указанных лиц следует назвать льготы и гарантии в сфере получения образования, а также обеспечения детей местами в детских дошкольных учреждениях.

Для этих целей приняты и вступили в силу Федеральные законы от 29 декабря 2022 г. № 641-ФЗ и от 24 июня 2023 г. № 264-ФЗ, которыми внесены существенные дополнения в Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

В чем состоят новации законодательства об образовании.

***Во-первых***, законодательно закреплено **право на обучение за счет бюджета в пределах специальной квоты**.

Согласно ч. 5.1 ст. 71 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации» право на прием на обучение по программам бакалавриата и программам специалитета за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, бюджетов субъектов РФ и местных бюджетов в пределах отдельной квоты имеют:

1) Герои Российской Федерации, лица, награжденные тремя орденами Мужества;

2) граждане, проходящие (проходившие) военную службу в Вооруженных Силах РФ, других войсках, воинских формированиях и органах, при условии их участия в СВО на территориях Украины, Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области и (или) выполнения ими задач по отражению вооруженного вторжения на территорию России, в ходе вооруженной провокации на Государственной границе Российской Федерации и приграничных территориях субъектов РФ, прилегающих к районам проведения СВО на территориях Украины, Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и

Херсонской области, находящиеся (находившиеся) на указанных территориях служащие (работники) правоохранительных органов Российской Федерации, граждане, выполняющие (выполнявшие) служебные и иные аналогичные функции на указанных территориях;

3) граждане, призванные на военную службу по мобилизации в Вооруженные Силы РФ, граждане, заключившие контракт о добровольном содействии в выполнении задач, возложенных на Вооруженные Силы или войска национальной гвардии Российской Федерации, при условии их участия в СВО на территориях Украины, Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области и (или) выполнения ими задач по отражению вооруженного вторжения на территорию России, в ходе вооруженной провокации на Государственной границе Российской Федерации и приграничных территориях субъектов РФ, прилегающих к районам проведения СВО на территориях Украины, Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области, граждане, заключившие контракт (имевшие иные правоотношения) с организацией, содействующей выполнению задач, возложенных на Вооруженные Силы, при условии их участия в СВО на указанных территориях;

4) лица, принимавшие в соответствии с решениями органов государственной власти Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики участие в боевых действиях в составе Вооруженных Сил Донецкой Народной Республики, Народной милиции Луганской Народной Республики, воинских формирований и органов Донецкой Народной Республики и Луганской Народной Республики начиная с 11 мая 2014 г.;

5) дети перечисленных выше лиц.

Квота приема для получения высшего образования по программам бакалавриата и программам специалитета за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, бюджетов субъектов РФ и местных бюджетов устанавливается ежегодно образовательной организацией в размере не менее чем 10% общего объема контрольных цифр приема граждан, обучающихся за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, бюджетов субъектов РФ и местных бюджетов, выделенных такой образовательной организации на очередной год, по специальностям и (или) направлениям подготовки

*Во-вторых*, установлено **право на поступление на обучение без вступительных испытаний**. В соответствии с ч. 5.2 ст. 71 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации» из числа перечисленных выше лиц право на прием на обучение без проведения вступительных испытаний (за исключением дополнительных вступительных испытаний творческой и (или) профессиональной направленности) имеют:

— Герои Российской Федерации и лица, награжденные тремя орденами Мужества;

— граждане, проходящие (проходившие) военную службу при условии их участия в СВО;

— граждане, призванные на военную службу по мобилизации в Вооруженные Силы, граждане, заключившие контракт о добровольном содействии в выполнении задач, возложенных на Вооруженные Силы (войска национальной гвардии Российской Федерации), при условии их участия в СВО;

— дети военнослужащих, погибших или получивших увечье (ранение, травму, контузию) либо заболевание при исполнении обязанностей военной службы в ходе специальной военной операции, либо удостоенных звания Героя Российской Федерации или награжденных тремя орденами Мужества.

Иные лица, имеющие право на поступление на обучение в пределах специальной квоты, принимаются на обучение по результатам единого государственного экзамена или по результатам вступительных испытаний, проводимых образовательной организацией высшего образования самостоятельно, по выбору указанных лиц.

**Гарантии по обеспечению детей местами в дошкольных учреждениях.** Пунктом 6 ст. 19 и п. 8 ст. 24 Федерального закона от 27 мая 1998 г. № 76-ФЗ «О статусе военнослужащих» установлены следующие гарантии для детей участников СВО:

а) детям военнослужащих и детям граждан, пребывающих в добровольческих формированиях, в том числе усыновленным (удочеренным) или находящимся под опекой или попечительством в семье, включая приемную семью либо в случаях, предусмотренных законами субъектов РФ, патронатную семью, предоставляются в первоочередном порядке места в государственных и муниципальных общеобразовательных и дошкольных образовательных организациях по месту жительства их семей, а также места в летних оздоровительных лагерях;

б) детям военнослужащих и детям граждан, пребывавших в добровольческих формированиях, погибших (умерших) при выполнении задач в СВО либо позднее указанного периода, но вследствие увечья (ранения, травмы, контузии) или заболевания, полученных при выполнении задач в ходе проведения специальной военной операции, в том числе усыновленным (удочеренным) или находящимся под опекой или попечительством в семье, включая приемную семью либо в случаях, предусмотренных законами субъектов РФ, патронатную семью, предоставляются во внеочередном порядке места в государственных и муниципальных общеобразовательных и дошкольных образовательных

организациях по месту жительства их семей, а также места в летних оздоровительных лагерях.

Важно заметить, что рассмотренные социальные гарантии, установленные федеральным законодательством, получили развитие и конкретизацию на региональном уровне. Практически во всех субъектах РФ сформирована нормативная база, предусматривающая меры социальной поддержки участников СВО и их семей.

Рассмотрим это законодательство на примере некоторых субъектов.

Указом Главы **Республики Дагестан** от 9 июня 2022 г. № 129 установлено, что Правительство Республики Дагестан ежегодно обеспечивает установление ГАОУ ВО «Дагестанский государственный университет народного хозяйства» для детей участников СВО, в том числе погибших (умерших) при исполнении обязанностей военной службы, специальной квоты приема на обучение по образовательным программам высшего образования (программам бакалавриата и программам специалитета) в размере 10% общего объема контрольных цифр приема за счет бюджетных ассигнований республиканского бюджета Республики Дагестан по каждой специальности или направлению подготовки.

В пределах специальной квоты прием на обучение детей участников СВО, за исключением погибших (умерших), получивших увечье (ранение, травму, контузию) или заболевание, осуществляется на основании результатов вступительных испытаний, проводимых указанной образовательной организацией самостоятельно. Прием на обучение детей участников СВО, погибших (умерших), получивших увечье (ранение, травму, контузию) или заболевание, осуществляется без вступительных испытаний (за исключением дополнительных вступительных испытаний творческой и (или) профессиональной направленности).

С 1 сентября 2022 г. в Дагестане учреждаются ежемесячные стипендии для детей военнослужащих и сотрудников, погибших (умерших), получивших увечье (ранение, травму, контузию) или заболевание, являющихся студентами: профессиональных образовательных организаций, расположенных на территории Республики Дагестан, по программам среднего профессионального образования в размере 2500 руб.; образовательных организаций высшего образования, расположенных на территории Республики Дагестан, — в размере 5000 руб.

Выплата стипендий осуществляется за счет бюджетных ассигнований республиканского бюджета Республики Дагестан [указ Главы Республики Дагестан от 9 июня 2022 г. № 129 «О дополнительных мерах поддержки семей военнослужащих и сотрудников некоторых федеральных государственных органов»].

Постановлением Правительства **Хабаровского края** от 8 июля 2022 г. № 342-пр предусмотрено, что путевки в организацию отдыха детей и их оздоровления стационарного (нестационарного) типа детям

военнослужащих, сотрудников правоохранительных органов, погибших при исполнении обязанностей военной службы (служебных обязанностей), предоставляются в первоочередном порядке [постановление Правительства Хабаровского края от 8 июля 2022 г. № 342-пр «О внесении изменений в Порядок организации и обеспечения отдыха и оздоровления детей из малоимущих семей, детей-инвалидов, детей военнослужащих, сотрудников правоохранительных органов, погибших при исполнении обязанностей военной службы (служебных обязанностей), детей из семей, находящихся в социально опасном положении, утвержденный постановлением Правительства Хабаровского края от 20 августа 2015 г. № 259-пр»].

Законом **Амурской области** от 30 мая 2022 г. № 108-ОЗ установлено, что проживающим на территории области детям погибших участников СВО либо умерших или получивших инвалидность I группы вследствие военной травмы, полученной при участии в СВО, предоставляются следующие дополнительные меры поддержки:

1) зачисление во внеочередном порядке в государственные и муниципальные дошкольные образовательные и общеобразовательные организации, расположенные на территории области;

2) прием на обучение в государственные профессиональные образовательные организации области по образовательным программам среднего профессионального образования вне конкурса (за исключением приема на обучение по профессиям и специальностям, требующим у поступающих наличия определенных творческих способностей, физических и (или) психологических качеств);

3) оплата стоимости (компенсация стоимости) обучения впервые по образовательным программам среднего профессионального образования и высшего образования при получении среднего профессионального образования, высшего образования в федеральных государственных образовательных учреждениях, расположенных на территории области, в случае поступления на платной основе;

4) бесплатное дополнительное образование в государственных и муниципальных образовательных организациях, расположенных на территории области;

5) бесплатное предоставление обучающимся в общеобразовательных организациях, расположенных на территории области, путевок в государственные и муниципальные организации отдыха детей и их оздоровления, расположенные на территории области;

6) бесплатное питание один раз в день для обучающихся по образовательным программам основного общего и (или) среднего общего образования в государственных и муниципальных общеобразовательных организациях, расположенных на территории области, в дни посещения учебных занятий в размере, установленном Правительством Амурской области;

7) оплата стоимости (компенсация стоимости) проезда обучающихся в общеобразовательных организациях, расположенных на территории области, по муниципальным маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам, а также по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам в границах муниципального района (муниципального округа) и городского округа, на территории которого расположен административный центр данного муниципального района (муниципального округа).

Законом **Калужской области** от 31 мая 2022 г. № 223-03 «О дополнительных мерах социальной поддержки членов семей военнослужащих и сотрудников некоторых федеральных государственных органов, принимающих (принимавших) участие в специальной военной операции на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики и Украины, а также лиц, направленных (командированных) для выполнения задач на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики» установлено, что с 1 сентября 2022 г. предусмотрены дополнительные меры социальной поддержки членам семей участников СВО. Для них установлены следующие дополнительные меры социальной поддержки:

— предоставление именной стипендии обучающимся, осваивающим образовательные программы среднего профессионального образования в профессиональных образовательных организациях, находящихся в ведении органов государственной власти Калужской области, или программы бакалавриата, специалитета и магистратуры в образовательных организациях высшего образования и их филиалах, находящихся в ведении федеральных органов государственной власти Российской Федерации, находящихся на территории Калужской области, в размере 12 000 руб. ежемесячно;

— предоставление бесплатного двухразового горячего питания обучающимся, осваивающим образовательные программы начального общего, основного общего или среднего общего образования в организациях, осуществляющих образовательную деятельность, находящихся в ведении органов местного самоуправления муниципальных образований Калужской области.

Из проведенного обзора новаций законодательства об образовании наглядно видны приоритеты современной социальной политики России в целом и в области образования, в частности. Через несколько месяцев стартует очередная приемная кампания в образовательные организации страны 2024 г. Участники СВО и их дети, изъявившие желание поступать на обучение, должны быть окружены повышенной заботой и вниманием приемных комиссий. Социальные гарантии и льготы, связанные с поступлением на обучение, подлежат безусловной реализации в образовательных организациях, в том числе в РУТ (МИИТ).

# Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика

---

УДК 357.745.7

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

## **Розыск граждан, пропавших (отсутствующих) без вести, как межотраслевая правовая проблема, заслуживающая более взвешенного законодательного регулирования**

**Аннотация.** В настоящей статье исследуются отдельные вопросы, касающиеся сложившегося порядка выяснения сотрудниками органов внутренних дел обстоятельств, связанных с безвестным исчезновением (отсутствием) людей. На основе скрупулезного анализа подобающей практики ее автор обосновывает свою точку зрения на данную тему, согласно которой оперативно-служебная деятельность властных субъектов розыска на обсуждаемом направлении по состоянию на сегодняшний день не имеет доброкачественного нормативного правового регулирования, вследствие чего подлежит серьезному научному переосмыслению.

**Ключевые слова:** гражданин, пропавший (отсутствующий) без вести; место жительства, пребывания и регистрации; подразделение, осуществляющее оперативно-розыскную деятельность; оперативно-розыскные мероприятия; следственные действия; розыскные меры; оперативно-служебная деятельность.

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

## **Search for missing (absent) citizens as an intersectoral legal problem that requires more balanced legislative regulation**

**Abstract.** The current paper has studied certain issues related to the established procedure for clarification by internal affairs bodies' employees the circumstances associated with the unknown disappearance (missing) of people.

Based on a thorough analysis of relevant practice, there has been substantiated the point of view on this topic, according to which the operational and official activities of government search in the area in question do not have good quality legal regulation nowadays, therefore it is subject to serious scientific rethinking.

**Keywords:** missing (absent) citizen; place of residence, stay and registration; a unit carrying out operational investigative activities; operational search activities; investigative actions; search measures; operational and service activities.

---

В одной из предыдущих своих публикаций, касавшихся темы, вынесенной в заголовок настоящей статьи [10, стр. 25—31], ее автор уже писал о том, что причины безвестного исчезновения (отсутствия) людей довольно разнообразны. Наиболее опасными считаются те, которые обуславливаются совершаемыми в отношении них преступлениями, предусмотряемыми ст. 105 УК РФ («Убийство»), 126 УК РФ («Похищение человека»), 127 УК РФ («Незаконное лишение свободы») и пр.

Другую группу составляют те, которые с преступлениями не связаны, как-то:

— смерть, наступившая в результате несчастного случая, стихийного бедствия (эпизоотии) или тяжелого хронического, в том числе психического заболевания, наступившая вне привычных условий обитания;

— неожиданная потеря ориентации во времени или в пространстве, вызванная преклонным возрастом или все тем же психическим расстройством, обострившаяся вдали от дома;

— умышленное уклонение от уплаты положенных платежей в виде налогов, сборов, страховых взносов, алиментов или штрафов [4, стр. 28—32];

— потаенное нежелание возвращать заемные денежные средства в кредитно-банковские организации;

— систематические конфликты в семейно-бытовой среде [1, стр. 26, 27] и т.д.

Если говорит о несовершеннолетних, то они, по обыкновению, покидают родительский дом из-за чрезмерно сурового, навязчивого («назидательного») обращения с ними (близких) родственников, опекунов и попечителей.

Любопытные данные, имеющиеся в распоряжении российских исследователей, говорят о том, что около 80,0% граждан, пропадавших (отсутствовавших) без вести, до начала проведения в отношении них розыскных мер претерпевали всевозможные преступные посягательства [11, стр. 41].

К признакам, предрасполагающим к возникновению подозрений подобного толка, дозволительно относить:

— отсутствие у гражданина, пропавшего (отсутствующего) без вести, серьезных мотиваций к внезапному отъезду в неизвестном, не согласованном с кем-либо из ближайшего окружения, направлении;

— наличие у субъекта розыска объяснений фигурантов оперативно-розыскного процесса или показаний участников стадии предварительного расследования, в которых просматриваются недвусмысленные намеки на вероятность совершения в отношении гражданина, пропавшего (отсутствующего) без вести, уголовно наказуемого деяния;

— обнаружение по месту жительства, пребывания или регистрации гражданина, пропавшего (отсутствующего) без вести, документов, личных (носильных) вещей, без обладания которыми ему затруднительно обходиться на стороне продолжительное время;

— публичное высказывание сторонними лицами намерений в форме угроз о планируемом совершении в отношении гражданина, пропавшего (отсутствующего) без вести, противозаконных действий и др.

Ученые, изучавшие указанную проблему, придерживаются мнения, согласно которому среди разбираемой категории объектов розыска доминируют мужчины (69,0%); при этом чаще всего пропадают подростки и юноши в возрасте до 25 лет (46%), зрелые люди от 26 до 40 лет (31%) и в относительно небольшом количестве — пожилое население старше 60 лет (менее 5%). [Надо заметить, что представленные здесь цифры в сумме 100% не образуют; однако именно в таком виде они заимствованы из первоисточника.]

Обнаруживают их, как правило, в лесных массивах или в полях (43%), в открытых водоемах (24%), в общественных местах (15%), в земле (10%), гораздо реже — по прежнему месту жительства (1%); и, наконец, в других локализациях (7%) [URL: <https://alldetectives.ru/ord/ispolzovanie-chastnykh-teorij-i-uchenij-dlya-povysheniya-effektivnosti-operativno-rozysknoj-deyatelnosti/teoriya-rozysknoj-raboty/rozysk-lits-propavshikh-bez-vesti.html> (дата обращения: 14 июля 2023 г.)].

Организация и осуществление их *розыска*, который в тесном смысле таковым является не всегда, возлагается на сотрудников органов внутренних дел (далее — ОВД), дислоцирующихся по месту жительства, пребывания или регистрации без вести пропавших [3, стр. 34—38]. Объясняется сказанное тем, что в наиболее выигрышном для него свете он (розыск) регламентируется лишь в отдельных статьях УПК РФ, да и то далеко не идеально.

Так, в п. 38 ст. 5 УПК РФ *розыскные меры*, признающиеся основным инструментом розыска, преподносятся в качестве мер, предпринимаемых дознавателем, следователем, а также органом дознания по поручению дознавателя или следователя для *установления лица, подозреваемого в*

*совершении преступления.* Формулировка означенной нормы не выдерживает критики, поскольку по смыслу, заложенному в нее законодателем, *розыскные меры* изначально ориентированы на установление *места нахождения* (известных) участников уголовного процесса, т.е. граждан, успевших приобрести (занять) в нем персонифицированный юридический статус.

Нельзя обойти стороной и ст. 210 УПК РФ, узаконения которой сводятся к удостоверению того, что объектами *розыска* выступают подозреваемые и обвиняемые, а в судебном-контрольных стадиях и в стадии исполнения приговора — подсудимые и (соответственно) осужденные.

Хотя гипотетически их перечень может и должен быть гораздо шире; в него (по факту) не вовлечены потерпевшие и свидетели, а также материальные носители доказательственной информации, в обличье которых могут пребывать искомые объекты, в том числе вещественные доказательства, (*утраченные*) образцы, полученные для сравнительного исследования, и др.

Если подвергать оценке содержание ст. 2 Федерального закона от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности», легко убедиться в том, что в числе ее (ОРД) первоочередных задач особняком отстоит *розыск лиц*, скрывшихся от органов дознания, предварительного следствия и суда, или уклонившихся от уголовного наказания, а также *розыск без вести пропавших*.

Представляется, что редакция отмеченной нормы не корректна, так как, во-первых, *лицами*, скрывшимися от органов уголовного правосудия, целесообразно позиционировать только тех, которые, как уже подмечалось, приобрели в уголовном процессе заверенное правовое положение.

И, во-вторых, распространять словосочетание «розыск без вести пропавших» на подозреваемых, обвиняемых, подсудимых и осужденных не зазорно лишь тогда, когда у субъекта розыска не возникает каких-либо разночтений на предмет его (словосочетания) адекватной, т.е. правильной, по сути, трактовки. Незадача здесь заключается в том, что пропасть без вести может когорта и прочих граждан при возникновении обстоятельств не криминального свойства. В подобных ситуациях они, собственно, и остаются (просто) *лицами*, как их порой (кстати, неудачно) и называют ученые, исходящие в своих умонастроениях из принятия обстоятельства, указующего на то, что следователь не смог либо не успел своевременно вовлечь их (поименованных лиц) в состав уголовно-процессуальных правоотношений.

Складывающееся положение актуализирует постановку вопросов о том, кто же, в каком процессуальном порядке, с использованием каких правовых и тактических методов, способов, приемов и средств, обязуется

выяснить в ходе розыскной деятельности место нахождения ее номинальных объектов?

При обозрении ст. 2 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3 «О полиции», не составляет особого труда убедиться в том, что в числе приоритетных направлений ее (полиции) деятельности опять-таки обособляется *розыск лиц* (п. 4).

Таким незамысловатым способом законодатель (хочется надеяться, неосознанно) смоделировал (псевдо) правовую конструкцию, последовательно форматирующую в сознании субъектов поисково-познавательной деятельности и доказывания ложное представление об их (лиц) истинном правовом положении в досудебном производстве по уголовным делам.

Выделенное противоречие усугубляется еще и тем, что *институт розыска* Федеральному закону «О полиции» не ведом, что предполагает неизбежность его слепой компиляции с аналогов УПК РФ под прикрытием принципа аналогии, чем, собственно, и вынуждены заниматься блюстители обсуждаемых нормативных правовых актов.

Именно поэтому следователям и оперативным уполномоченным подразделений уголовного розыска ОВД приходится самостоятельно домысливать процессуальный режим *розыскной деятельности*, а равно средства, спускаемые законодателем на более-менее сносное ее осуществление (в прикладной плоскости).

Наконец, не лишен своеобразия Закон РФ от 11 марта 1992 г. № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации», согласно декларациям ст. 1 которого граждане, занимающиеся частной детективной деятельностью, не вправе осуществлять какие-либо оперативно-розыскные *действия* [а правильнее — оперативно-розыскные *мероприятия*], отнесенные законом к исключительной компетенции органов, которым такое право предоставлено.

В целях организации и добросовестного проведения *сыска* ст. 3 Закона допускает лишь такой вид входящих в его арсенал услуг, как *поиск* без вести пропавших (п. 5), а также *сбор* сведений по уголовным делам... (п. 7).

Как видим, в обозначенной норме термин «*сыск*», культивируемый в теории оперативно-розыскной деятельности в качестве синонима слова «*розыск*», уравнивается к тому же и с *поиском*.

Статья 5 Закона гласит, что в ходе частной *сыскной* деятельности допускаются: устный опрос граждан и должностных лиц (с их согласия), наведение справок, изучение предметов и документов (с письменного согласия их владельцев), внешний осмотр строений, помещений и других объектов, наблюдение для получения необходимой информации в целях оказания услуг; при этом субъекту частного сыска не запрещается довольствоваться видео- и аудиозаписью, кино- и фотосъемкой,

техническими и прочими средствами, не причиняющими вреда жизни и здоровью граждан, а также окружающей среде.

Думается, что нормативное правовое закрепление правомочий частных детективов на эксплуатацию в ходе сыскной деятельности таких технико-криминалистических средств, как *киносъемка*, избыточно, поскольку сопутствующие ей технологии чрезвычайно громоздки, дорогостоящи и уже давно вышли из употребления субъектов, подвизавшихся на подобающей ниве.

Правом проведения розыскных мер надлежащего плана наделяются следователи, оперативные уполномоченные подразделений уголовного розыска ОВД и (отчасти) участковые уполномоченные полиции [в ст. 3 Закон РФ «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации» легализовано право частных детективов на предоставление услуги в виде поиска без вести пропавших граждан], эффективность функционирования которых на заданном направлении обеспечивается:

- незамедлительным реагированием дежурных помощников начальников ОВД (полиции) на первичные заявления (сообщения) о гражданах, пропавших (отсутствующих) без вести;

- целенаправленным проведением оперативно-розыскных мероприятий, следственных (процессуальных) действий и розыскных мер;

- профессионально поставленной (налаженной) работой по розыскным и уголовным делам, находящимся в текущем производстве;

- комплексным использованием уголовно-релевантной информации, хранящейся в криминалистических учетах, базах данных, «сигнальных картотеках» и т.д.;

- своевременным обращением за помощью к государственным и (или) общественным организациям, средствам массовой информации, активистам, волонтерам и т.п. [7, стр. 14—17]

Стало быть, при инициации *розыскных мер* по возбужденному уголовному делу следователь обязан опираться, в первую очередь, на заявление (сообщение) о гражданине, пропавшем (отсутствующем) без вести. Как уже писалось, поступает оно в дежурную часть ОВД от членов семьи последнего, его (близких) родственников, соседей, сослуживцев, сожителей и т.д. К упомянутому документу (по возможности) приобщаются прижизненные фотографии объекта розыска, документы, удостоверяющие его личность, вещи, способные облегчить обнаружение места его нахождения.

Что касается *розыска граждан*, пропавших (отсутствующих) без вести в широком разумении данного института, его предназначение состоит в установлении места нахождения подпадающих под него объектов, не получивших до времени документально заверенного юридического статуса в уголовном процессе, либо не нуждающихся в таковом в силу причин объективного характера.

С учетом перечисленных обстоятельств дежурный помощник начальника ОВД обязуется безотлагательно регистрировать поступающее в дежурную часть заявление (сообщение) о гражданине, пропавшем (отсутствующем) без вести, и передавать его непосредственному исполнителю в порядке, регламентированном федеральным законодательством и ведомственными (подзаконными) нормативными правовыми актами; при этом:

— при отсутствии в заявлении (сообщении) сведений о наиболее вероятном месте нахождения гражданина, пропавшего (отсутствующего) без вести, и о его судьбе *свыше 15 суток*, а также при обнаружении в указанном поводе признаков преступления незамедлительно возбуждается уголовное дело с отметкой о предположительной квалификации содеянного (происшедшего);

— при неустановлении места нахождения гражданина, пропавшего (отсутствующего) без вести и необнаружении признаков уголовно наказуемого деяния выносится мотивированное постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, становящееся основанием для заведения дела розыскного.

При вдумчивом ознакомлении с приведенными тезисами в глаза бросается формулировка «свыше 15 суток», так как указанный временной интервал не вписывается в традиционные 3- и 10-суточные сроки, предусмотренные ч. 3 ст. 144 УПК РФ для процессуальной проверки. В упомянутой норме обращается внимание лишь на то, что ее властные субъекты при необходимости производства *исследований трупов* вправе продлить продекларированный для нее срок до 30 суток.

Проистекающее из изложенного правило не позволяет гармонично сочетать требования УПК РФ в части, касающейся сроков стадии возбуждения уголовного дела, с регламентом розыскной деятельности, которая в принципе в ее рамках осуществляться и не должна ввиду формального отсутствия ее потенциальных объектов.

Данное упущение пагубно сказывается на своевременности и доброкачественности узнавания или предъявления для опознания граждан, значащихся пропавшими (отсутствующими) без вести, среди неопознанных трупов. Комплекс оперативно-розыскных мероприятий, следственных действий и розыскных мер сосредоточивается, главным образом, на подтверждении факта и истинных причин их смерти, если, конечно, таковая имела место быть.

Впоследствии организуется проверка документально заверенной информации о признаках внешности объектов розыска путем сравнительного их сопоставления с аналогичными атрибутами, закрепленными в протоколах наружных осмотров (неопознанных) трупов. Концентрируется она в тематической картотеке на тот случай, если

сотрудникам ОВД (полиции) понадобится проведение оперативно-розыскной, следственной или экспертной идентификации.

Эффективность розыска граждан, пропавших (отсутствующих) без вести, во многом предопределяется тем, насколько глубоко и всесторонне изучены их взаимоотношения с близким кругом профессионального и бытового общения. Первостепенному вниманию здесь удосуживаются неофициальные, в том числе и особенно порочащие их (криминальные) связи.

С помощью оперативно-розыскных мероприятий добывается вспомогательная информация о возможной причастности граждан, пропавших (отсутствующих) без вести, к совершению зарегистрированных в ОВД, но остающихся нераскрытыми, преступлений, а также латентных уголовно наказуемых деяний прошлых лет. В служебных документах аккумулируется поступающая и постоянно обновляющаяся информация о состоянии их физического и психического здоровья, финансовой состоятельности (уязвимости), алкогольной или наркотической зависимости, физиологических и психических недостатках и т.д.

Для эффективного решения очерченных задач проводятся поквартирные (подомовые) обходы, совмещаемые с опросами той части обывателей, которой могут быть известны любые обстоятельства о личной жизни и работе (службе) граждан, пропавших (отсутствующих) без вести, перманентно значимые для прояснения их судьбы.

Одновременно осуществляется выезд на место последнего жительства, пребывания или регистрации разыскиваемых, сопрягаемый с производством следственного осмотра, по выполнению которого выдвигаются рабочие версии относительно мотивов, мест и маршрутов их передвижений.

В режиме реального времени и в обязательном порядке граждане, пропавшие (отсутствующие) без вести, проверяются по криминалистическим учетам:

- лиц, подвергнутых уголовно-процессуальному задержанию, заключению под стражу либо доставлению в приемник — распределитель;
- информационных центров УМВД и ГИАЦ МВД России;
- паспортно-визовой и адресно-справочной служб;
- медицинских организаций, госпиталей, больниц, клиник, моргов и т.п.

Кроме того, их паспортные данные «пробиваются» по системе внутриведомственных наблюдений Бюро регистрации несчастных случаев.

При поступлении в дежурную часть ОВД заявления (сообщения) о том, что гражданин, пропавший (отсутствующий) без вести, мог оказаться в условиях, угрожавших его жизни или здоровью, а также во всяких случаях

безвестного исчезновения малолетних (детей) или несовершеннолетних, задержанные в их розыске сотрудники ОВД (полиции) обязаны прибегать к тесному сотрудничеству с представителями МЧС России. Совместно с ними они проводят активные поисково-спасательные работы, особенно в малолюдных и труднодоступных местностях. Собираемая посредством такого взаимодействия информация включается в ежесуточную сводку о преступлениях (происшествиях), докладываемую личному составу ОВД (полиции) на очередном оперативном совещании.

В ходе розыскной деятельности следователи, оперативные уполномоченные подразделений уголовного розыска ОВД и участковые уполномоченные полиции стремятся обогатиться исчерпывающей информацией о месте пребывания и роде занятий ее объекта, что востребовано при отождествлении последнего среди неопознанных трупов [8, стр. 9—20].

Рациональному проведению розыскных мер в немалой степени потворствует Федеральный закон от 25 июля 1998 г. № 128-ФЗ «О государственной дактилоскопической регистрации в Российской Федерации». Согласно его канонам идентификационная защита населения приспособлена для прояснения места нахождения подозреваемых, обвиняемых, подсудимых и осужденных [2, стр. 13—15], скрывшихся от органов предварительного следствия (дознания) и суда. Не оставлены без участия и «заботы» и граждане, пропавшие (отсутствующие) без вести, либо не могущие в силу объективных причин сообщить о себе точных анкетных данных из-за старческого возраста, отягченного склерозом, физической либо психологической травмы и др.

Закон позволяет к тому же обнаруживать граждан, числящихся пропавшими (отсутствующими) без вести, среди неопознанных трупов, для чего задерживается особая картотека. Их отождествление среди живых, умерших или погибших (убитых) осуществляется по фотоснимкам и видеоизображениям путем:

— оперативно-розыскного узнавания либо предъявления для опознания с обращением к общим и частным признакам внешности, а также к прижизненным фотографиям или видеоизображениям;

— информационного поиска по системам АИПС и «сигнальным картотекам» ОВД (полиции);

— исследования физических, химических, биологических и других предметов, находившихся в личном пользовании граждан, пропавших (отсутствующих) без вести, их фотографий, рентгенограмм и стоматологических карт.

Розыск граждан, пропавших (отсутствующих) без вести, при относительно благополучном его исходе, заканчивается их обнаружением среди неопознанных трупов, что во многом объясняется тем, что

подавляющее число таковых в перечень подразумеваемых объектов вносится с учетом именно этих соображений; процедура сопровождается:

а) детальным изучением и квалифицированной оценкой обстоятельств, связанных с обнаружением трупа на месте происшествия (преступления);

б) транспортировкой трупа к месту его судебно-медицинского (патологоанатомического) исследования и вскрытия;

в) хранением трупа в условиях, исключающих или замедляющих его гнилостные разложения;

г) проведением оперативно-розыскного узнавания либо предъявления для опознания [труп, как известно, предъявляется для опознания в единственном числе];

д) производством судебно-медицинских и криминалистических исследований, комплексных или комиссионных экспертиз, нацеленных на идентификацию гражданина, пропавшего (отсутствующего) без вести, среди неопознанных трупов [9, стр. 22—33].

По сложившейся на сегодняшний день практике на место обнаружения трупа выезжает дежурная следственно-оперативная группа, в задачи которой, в числе первоочередных, входит его наружный осмотр с привлечением специалистов (врачей, судебных медиков) в порядке, регламентированном ст. 178 УПК РФ.

В случае если при наружном осмотре трупа на месте происшествия (преступления) либо в морге он остается неузнанным, пристальное внимание субъектов розыска перенаправляется на выемку из его одежды документов, личных вещей, могущих упростить выяснение его персональных черт, а также других предметов, найденных на трупе, либо подле него. Все перечисленное вкуче подвергается тщательной, по ситуации — отдельной, упаковке и транспортировке в распоряжение ОВД (полиции) для проведения оперативно-розыскного узнавания либо предъявления для опознания.

Руководитель дежурной следственно-оперативной группы в ходе осмотра места происшествия (преступления) и трупа обязан проконтролировать выполнение:

— панорамной, обзорной, узловой, детальной, а также опознавательной фотосъемки до и после проведения туалета трупа;

— дактилоскопирования и диагностического исследования трупа в целях фиксации пригодных для идентификации следов пальцев (кистей) рук;

— выемки предметов одежды, обуви и других носильных вещей, найденных на месте происшествия (преступления) и на трупе с тем, чтобы подготовить их к оперативно-розыскным мероприятиям, следственным (процессуальным) действиям и розыскным мерам, а также экспертным исследованиям.

Параллельно с наружным осмотром трупа в протокол повременного следственного действия заносятся анкетные и антропометрические данные объекта розыска: пол, примерный возраст, телосложение, цвет кожи, волос, усов, бороды, длина тела (отдельных его частей), родимые пятна, татуировки, шрамы, ампутации, ожоги, пороки развития, физические недостатки, особые (броские) приметы и т.п.

При возникновении острой потребности легализованная часть оперативно-розыскной информации, поступающей в ОВД (полицию) в связи с обнаружением неопознанного трупа, доводится до населения средствами массовой информации.

Усилия следователей, оперативных уполномоченных подразделений уголовного розыска ОВД и участковых уполномоченных полиции прилагаются к тому, чтобы обобщить, оценить и «взять на вооружение» накопленную и систематически пополняющуюся информацию, а также запротоколированные доказательства, могущие содействовать однозначной (положительной) идентификации умершего, погибшего или убитого среди неопознанных трупов.

При проведении соответствующих процедур уместно не забывать о положительно зарекомендовавшем себя в многолетней оперативно-служебной практике сотрудников ОВД (полиции) методе дактилоскопии. Прибегая к его употреблению, не следует забывать о том, что еще в 1983 г. в Великобритании был запатентован метод генной идентификации, выгодно (порой) замещающий дактилоскопию в ее «чистом виде». Данный метод обладает поразительной степенью точности и находит применение в ходе экспертных анализов генетического кода человека, считающегося неповторимым (оригинальным) в массе других носителей своеобразных, но объективно различающихся генетических параметров. За исходный материал берется любая вещь, побывавшая в обиходе гражданина, пропавшего (отсутствующего) без вести, и воспринявшая следовую информацию о нем.

В случае если идентифицировать труп в течение пяти, максимум десяти суток не получается, заводится дело по установлению (уточнению) его биографических и биометрических данных, прекращающееся по таким штатным основаниям как:

- а) узнавание (опознание) объекта розыска; и
- б) истечение пяти лет с момента заведения розыскного дела.

Если в ходе розыскных мер, завершившихся обнаружением гражданина, пропавшего (отсутствующего) без вести, среди неопознанных трупов, удается доказать, что его смерть наступила в результате насильственных действий, исходя из требований УПК РФ, разрешается вопрос о возбуждении уголовного дела.

При поступлении в дежурную часть или напрямую в подразделение уголовного розыска ОВД (полиции) информации о задержании больного

(дряхло) старика или ребенка, лишенных возможности сообщить о себе внятные установочные данные, оперативным уполномоченным проводится:

- опрос людей, встретивших и доставивших таковых в ОВД (полицию);
- выяснение обстоятельств их появления в сфере юрисдикции ОВД (полиции);
- осмотр предметов их одежды, личных вещей для выемки документов, способных упростить отождествление владельцев;
- запечатление признаков их внешности по правилам сигналитической (опознавательной) фотосъемки;
- их проверка по имеющимся в ОВД (полиции) журналам регистрации обращений посетителей, граждан, числящихся пропавшими (отсутствующими) без вести, а также внутриведомственным учетам местных лечебных заведений, детских домов (интернатов), закрытых специализированных школ и иных образовательных организаций;
- передача подробных описаний происшедшего в средствах массовой информации;
- доставление неопознанного малолетнего ребенка в возрасте до трех лет в медицинскую организацию, а несовершеннолетнего (подростка) — в приемник-распределитель.

В случае если комиссия врачей-психиатров приходит к выводу, что доставленный к ним на обследование взрослый с признаками стойкого психического расстройства не нуждается в срочной принудительной госпитализации, по согласованию с надзирающим прокурором он размещается в приемнике-распределителе. Если время его пребывания в приемнике-распределителе на исходе, а личность выяснена при содействии органов социальной защиты населения, предпринимаются экстренные меры к транспортировке больного в интернат для лиц с ущербной психикой.

Таким образом, розыск граждан, пропавших (отсутствующих) без вести, необходимо воспринимать как разновидность правоохранительной деятельности, удачно сочетающей в себе комплекс оперативно-розыскных мероприятий, следственных (процессуальных) действий и розыскных мер, входящих в компетенцию уполномоченных на то властных субъектов в рамках оперативно-тактических операций (комбинаций) по возбужденному уголовному делу.

Ориентирован он на установление местонахождения не только подозреваемых, обвиняемых, подсудимых и осужденных, скрывшихся от органов уголовного правосудия, но и граждан, пропавших (отсутствующих) без вести.

Так или иначе, но под афишированную в настоящей статье розыскную деятельность целесообразно подвести более емкий нормативный правовой фундамент, подвергнув задействованные в нем смежные

отрасли федерального законодательства принципиальному логико-теоретическому обоснованию и согласованной технико-редакционной правке.

### Литература

1. Бажанов, С. В. Актуальные направления совершенствования работы участковых инспекторов милиции по профилактике бытовой преступности / С. В. Бажанов // Повышение роли участковых инспекторов милиции в борьбе с преступностью: материалы научно-практической конференции. — Владимир : ССПНС МВД СССР, УВД Владоблисполкома, 1993.
2. Бажанов, С. В. Особенности розыска осужденных, уклоняющихся от отбывания уголовного наказания / С. В. Бажанов, Е. А. Касаткина // Правовые и организационные вопросы функционирования уголовно-исполнительной системы Минюста России: материалы межвузовской научно-практической конференции, посвященной 125-летию уголовно-исполнительной системы Минюста России, 30 марта 2004 г. — Владимир : ВЮИ Минюста России, 2005. С.
3. Бажанов, С. В. Розыскная деятельность следователя: краткий экскурс в историю проблемы / С. В. Бажанов // Вестник Академии экономической безопасности МВД России. — 2009. — № 12. — С. 34—38.
4. Бажанов, С. В. Особенности выявления, раскрытия и расследования налоговых преступлений / С. В. Бажанов // Налоги. — 2015. — № 5. — С. 28—32.
5. Бажанов, С. В. Методологические основы розыска : монография / С. В. Бажанов. — Москва : Юрлитинформ, 2016.
6. Бажанов, С. В. Учение о розыске : монография / С. В. Бажанов. — Москва : Юрлитинформ, 2017.
7. Бажанов С. В. Азбучные истины розыскной деятельности / С. В. Бажанов, А. А. Малахов // Вестник Академии права и управления. — 2020. — № 59 (2). — С. 14—17.
8. Бажанов, С. В. Частная теория криминалистической идентификации: краткий экскурс в историю вопроса / С. В. Бажанов // Вестник Юридического института МИИТ. — 2023. — № 1 (41). — С. 9—20.
9. Бажанов, С. В. Отдельные положения частной теории криминалистической идентификации / С. В. Бажанов // Вестник Юридического института МИИТ. — 2023. — № 2 (42).
10. Бажанов, С. В. Розыск потерпевшего и свидетеля в уголовном процессе Российской Федерации как правовая проблема / С. В. Бажанов // Следственная практика : научно-практический сборник. — Москва : Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2016. — № 199.
11. Гыске, А. В. Борьба с преступностью в системе обеспечения внутренней безопасности российского общества : монография / А. В. Гыске. — Москва, 2001.

### References

1. Bazhanov, S. V. Aktual'nyye napravleniya sovershenstvovaniya raboty uchastkovykh inspektorov militsii po profilaktike bytovoy prestupnosti [Current directions for improving the work of local police inspectors in the prevention of domestic crime] / S. V. Bazhanov // Povysheniye roli uchastkovykh inspektorov militsii v bor'be s prestupnost'yu: materialy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Vladimir : SSSHPNS MVD SSSR, UVD Vladoblispolkoma, 1993.

2. Bazhanov, S. V. Osobennosti rozyska osuzhdennykh, uklonyayushchikhsya ot otbyvaniya ugolovnogo nakazaniya [Features of the search for convicts evading serving a criminal sentence] / S. V. Bazhanov, Ye. A. Kasatkina // Pravovyye i organizatsionnyye voprosy funktsionirovaniya ugolovno-ispolnitel'noy sistemy Minyusta Rossii: materialy mezhvuzovskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchenoy 125-letiyu ugolovno-ispolnitel'noy sistemy Minyusta Rossii, 30 marta 2004 g. — Vladimir : VYUI Minyusta Rossii, 2005. S
3. Bazhanov, S. V. Rozysknaya deyatelnost' sledovatelya: kratkiy ekskurs v istoriyu problemy [Investigative activities of the investigator: a brief excursion into the history of the problem] / S. V. Bazhanov // Vestnik Akademii ekonomicheskoy bezopasnosti MVD Rossii. — 2009. — № 12. — S. 34—38.
4. Bazhanov, S. V. Osobennosti vyyavleniya, raskrytiya i rassledovaniya nalogovykh prestupleniy [Features of identification, disclosure and investigation of tax crimes] / S. V. Bazhanov // Nalogi. — 2015. — № 5. — S. 28—32.
5. Bazhanov, S. V. Metodologicheskiye osnovy rozyska : monografiya [Methodological foundations of search] / S. V. Bazhanov. — Moskva : Yurlitinform, 2016.
6. Bazhanov, S. V. Ucheniye o rozyske : monografiya [The doctrine of search] / S. V. Bazhanov. — Moskva : Yurlitinform, 2017.
7. Bazhanov S. V. Azbuchnyye istiny rozysknoy deyatelnosti [Basic truths of investigative activities] / S. V. Bazhanov, A. A. Malakhov // Vestnik Akademii prava i upravleniya. — 2020. — № 59 (2). — S. 14—17.
8. Bazhanov, S. V. Chastnaya teoriya kriminalisticheskoy identifikatsii: kratkiy ekskurs v istoriyu voprosa [Particular theory of forensic identification: a brief excursion into the history of the issue] / S. V. Bazhanov // Vestnik Yuridicheskogo instituta MIIT. — 2023. — № 1 (41). — S. 9—20.
9. Bazhanov, S. V. Otdel'nyye polozheniya chastnoy teorii kriminalisticheskoy identifikatsii [Certain provisions of the private theory of forensic identification] / S. V. Bazhanov // Vestnik Yuridicheskogo instituta MIIT. — 2023. — № 2 (42).
10. Bazhanov, S. V. Rozysk poterpevshego i svidetelya v ugolovnom protsesse Rossiyskoy Federatsii kak pravovaya problema [Search for the victim and witness in the criminal process of the Russian Federation as a legal problem] / S. V. Bazhanov // Sledstvennaya praktika : nauchno-prakticheskyy sbornik. — Moskva : Akademiya General'noy prokuratury Rossiyskoy Federatsii, 2016. — № 199.
11. Gyske, A. V. Bor'ba s prestupnost'yu v sisteme obespecheniya vnutrenney bezopasnosti rossiyskogo obshchestva : monografiya [The fight against crime in the system of ensuring internal security of Russian society] / A. V. Gyske. — Moskva, 2001.

# Информационное право

---

УДК 347.45

**Максуров Алексей Анатольевич,**  
кандидат юридических наук,  
Ярославский государственный университет им. П. Г. Демидова

## **Особенности правоотношений в сфере информационных технологий**

**Аннотация.** В основе правового регулирования информационных технологий лежит специфика правовых отношений, складывающихся в связи с информационными технологиями. Вместе с тем в литературе определенность относительно сущности указанных правоотношений отсутствует. Проблема усугубляется неопределенностью доктринального определения самих информационных отношений как базового категориального понятия, что не позволяет выявить их сущностные признаки и свойства применительно к такому объекту, как информационные технологии. По результатам исследования автором доказывается, что информационные отношения в сфере информационных технологий являются самостоятельным типом информационных правоотношений, предлагается их определение, указываются присущие им имманентные свойства. Отдельно обращено внимание на проблему типологии правоотношений в сфере информационных технологий и их отраслевой дуализм, связанный с особенностями их объекта и путей регулирования.

**Ключевые слова:** информационные технологии; информационное правоотношение; информация; типология; категории; дуализм регулирования.

**Aleksey An. Maksurov,**  
Candidate of Law,  
P.G. Demidov Yaroslavl State University

## **Features of legal relations in the field of information technology**

**Abstract.** The basis of the legal regulation of information technologies is the specificity of legal relations that arise in connection with information technologies. At the same time, there is no certainty in the current literature

regarding the essence of these legal relations. The problem is aggravated by the uncertainty of the doctrinal definition of information relations themselves as a basic categorical concept, which does not allow identifying their essential features and properties related to information technology. Based on the study results, there has been proved that information relations in the field of information technology are an independent type of information legal relations; there has been proposed their definition and indicated their inherent properties. Special attention has been drawn to the problem of the typology of legal relations in the field of information technology and their sectoral dualism associated with the characteristics of their object and ways of regulation.

**Keywords:** information technology; information legal relationship; information; typology; categories; dualism of regulation.

---

## **Введение**

Рассмотреть основы правового регулирования информационной технологии как объекта права по законодательству РФ и в международном праве возможно лишь на основе рассмотрения сущности возникающих информационных отношений такого вида и правовой регламентации их возникновения, изменения и прекращения.

Вообще говоря, природа возникающих между субъектами права информационных отношений по поводу информационных технологий не исследована и даже принципиально не определена [10, стр. 175]. Представляется, что это связано с различными (и разнопорядковыми) причинами.

Во-первых, исследователи проблематики регулирования информационных отношений в сфере информационных технологий чаще всего имеют дело с массой нерешенных практических проблем, произвольно «откладывая» решение теоретических вопросов регулирования информационных отношений в сфере информационных технологий «на потом».

Во-вторых, слишком малую помощь в данном вопросе может оказать нам законодательство, которое «избегает» легальных правовых конструкций в рассматриваемой области; судебная же практика специфику регулирования информационных отношений в сфере информационных технологий вообще не исследует.

В-третьих, и это уже объективно, институт регулирования информационных отношений в сфере информационных технологий изначально комплексный; он находится как бы на стыке теории права, гражданского права и информационного права. Информационное право — относительно новая область юридических знаний и необходимый уровень доктрины достигнут далеко не по всем поднимаемым вопросам. Теория же права, скорее всего, «ждет» объективации накопленного в

информационном и гражданском праве материала в данной области для последующего обобщения, решая пока более насущные задачи.

Наконец, в-четвертых, только в настоящее время накоплен более-менее обширный доктринальный и эмпирический материал, в том числе в части использования информационных технологий в сети Интернет [11, стр. 23], позволяющий приступить к созданию правовой концепции «информационных отношений в сфере информационных технологий» или, хотя бы первоначально, предложения соответствующей легальной конструкции.

Следовательно, в результате мы оказываемся в ситуации, когда сущность информационных отношений в сфере информационных технологий не определена, а имманентные признаки такого рода отношений не нашли своего отражения в более-менее общепринятой в научном мире дефиниции и тем более в законодательстве.

Очевидно, что при отсутствии определенности в сущности информационных отношений в сфере информационных технологий сложно говорить об их полноценном исследовании, поскольку затруднительно отграничить такие информационные отношения от смежных правовых (и не только!) явлений. Непросто будет установить все потенциально возможные структуры такого рода отношений и, соответственно, выделить субъектов и объект (предмет) такого рода отношений, специфику фактических и юридических взаимосвязей, рассмотреть виды и типы правовых отношений в сфере указанной информационной коммуникации. Останется неизученной и технология таких информационных отношений в части ее стратегии (принципы, программы и т.п.), техники (средства коммуникации), тактики (способы коммуникации) и иных важнейших компонентов [12, стр. 145]. Вряд ли возможно будет и достоверно определить качество, а также показатели эффективности такого рода деятельности. В связи с указанным обстоятельством само определение информационных отношений в сфере информационных технологий представляется нам актуальным и значимым как основа для любого дальнейшего исследования в предложенной области.

### **Исследование**

Представляется, что исходным пунктом исследования здесь должны стать отношения, объектом которых выступает информация в том смысле, что информация здесь важна сама по себе, а не только как совокупность составляющих ее сведений. Речь, соответственно, идет об информационных отношениях как родовом понятии для информационных связей в сфере создания, использования и передачи информационных технологий.

К сожалению, в юридической литературе отсутствует единство мнений относительно доктринального определения информационных отношений.

Существующий спектр мнений сводится к следующим основным авторским позициям.

Прежде всего, анализ современных достижений теории государства и права показывает нам, что большинство авторов вообще не выделяют информационные отношения в качестве разновидности правовых отношений, хотя и не отрицают возможность выделения такого вида правоотношений [13, стр. 128]. Основываясь на такого рода «допущении», специалисты в области информационного права с разной степенью приближения и конкретизации рассматривают информационные правоотношения не как самостоятельный правовой феномен, а как предмет конкретной отрасли права (информационного права), основанный на соответствующих отраслях законодательства [1, стр. 74].

Сегодня такого рода позицию можно условно назвать «предметной». Она проявляется в стремлении авторов как можно более широко определить предмет информационного права и, соответственно, регулируемые им общественные отношения.

В частности, Н. Н. Ковалева, определяя предмет информационного права, указывает нам, что это информационные отношения, а именно, «часть общественных отношений, которая связана с созданием, оформлением, хранением и обработкой, распространением, использованием информационных ресурсов, связывается с развитием в области формирования и управления информационными ресурсами, с развитием и использованием новых технологических работ с информацией и технологиями ее передачи в системах и сетях коммуникаций, с установлением мер по обеспечению безопасности в информационных сферах и включает в себя юридическую ответственность в названных областях» [6, стр. 29]. В. А. Копылов предлагает ожидаемое определение информационного правоотношения, в рамках которого указывает на такие его признаки, как урегулированность и гарантированность информационно-правовой нормой [7, стр. 112]. Д. А. Ловцов, занимая схожую позицию, делает, тем не менее, акцент на предметности, указывая, что такого рода отношение возникает либо а) по поводу самой информации, либо б) по поводу значимых результатов действий в отношении такой информации [9, стр. 131]. Здесь, как мы уже видим, предпринята попытка совмещения «предметной» и «технологической» концепции информационного правоотношения.

Мы полагаем, что, помимо явной громоздкости, дефиниции такого рода неудобны еще и тем, что в них «растворяются» сущностные признаки конкретного правового явления — в данном случае, информационного правоотношения. Это, по сути, «винегрет» из множества разнопорядковых составляющих: свойств и характеристик.

Сторонники другой, условно обозначаемой нами как «классическая», точки зрения придерживаются упрощенной логической

последовательности. А именно, первоначально они определяют информационные правоотношения (у ряда авторов — информационно-правовые отношения) как регулируемые нормами информационного права общественные отношения, складывающиеся в информационной сфере, что, собственно, не говорит нам ничего о юридической сути этих отношений. Затем авторы выделяют особенности, которые, по их мнению, присущи именно информационным правоотношениям как разновидности правоотношений вообще, однако вновь сообщают нам, что такие особенности состоят в том, что «информационные правоотношения складываются в информационной сфере, т.е. в непосредственной деятельности субъектов, связанной с созданием, преобразованием и потреблением информации» [8, стр. 23]. Как говорится, «вновь ни о чем».

Также отметим, что некоторые из сторонников указанной точки зрения вопреки общепринятой структуре деления российского права на отрасли, предлагают собственные, оригинальные подходы. Например, В. С. Толстой определяет информационное правоотношение как отношение по поводу информации, урегулированное нормами гражданского права [16, стр. 43]. Автор указывает нам на особенности таких правоотношений: «в информационных правоотношениях все субъекты участвуют повсеместно и повседневно так же, как они дышат воздухом и пользуются светом» [16, стр. 45] и т.п. Согласитесь, звучит не очень «юридически» и ничего нам не дает к установлению имманентных признаков информационного правоотношения, не правда ли? Видит это и указанный автор, предлагая нам устанавливать сущностные признаки информационных правоотношений с помощью отличий их от иных типов (видов) правоотношений.

В частности, он совершенно справедливо указывает, что «отличие рассматриваемых от иных правоотношений состоит в том, что в них права и обязанности складываются по поводу информационных объектов. Этим они отличаются от личных неимущественных и вещных правоотношений. Правовые информационные отношения отличаются от внеправовых тем, что в первом случае сам участник (или участники) придают своей информации статус объекта права. От личных неимущественных информационных правоотношения отличаются тем, что первые складываются по поводу автономии субъекта в обществе» [16, стр. 43].

Мы полагаем, что такого рода логика изложения имеет право на существование и разграничивать информационные правоотношения и смежные правовые явления — нужное дело, однако это должно быть после определения сущностных признаков информационного правоотношения, а не до этого или вместо того.

Наконец, третья группа авторов придерживается наиболее близких нам позиций, которые мы условно назовем как «технологические»: они связывают информационные отношения со «средой обитания»

информационных технологий, полагая, что элементы информационной технологии здесь первичны, а сами информационные отношения не столько правовые, сколько технологические [14, стр. 35]. Сторонники такого подхода отказывают информационным правоотношениям в самостоятельности, сводя их лишь к области применения технических средств и технологических приемов (способов), рассматривая сами информационные отношения как информационные ресурсы [2, стр. 25], при этом ссылаясь на соответствующий опыт европейских стран, а также США [5, стр. 45]. А. К. Жарова вообще приравнивает информационные отношения (как область общественных отношений) к информационной телекоммуникационной сфере [4, стр. 34], что, согласитесь, узко даже технологически.

Схожую позицию занимают и авторы, по существу также отказывающие информационным отношениям в самостоятельности, однако уже по иным, не «технологическим» причинам, признавая информационные отношения элементами информационной культуры [15, стр. 87], особенными взаимосвязями внутри информационного общества [17, стр. 67] и т.п.

Изучение источников литературы по данному вопросу свидетельствует, что истоки такого рода понимания информационного правоотношения лежат еще в трудах 1970-х гг., когда отдельные авторы, например, В. Н. Монахов, В. А. Юсупов, А. Б. Венгеров, сводили само содержание информационного правоотношения к операциям с информацией (ее регистрации и переработке, сбору и передаче, хранению и обработке) [3, стр. 26—27].

Следует отметить, что работы указанных авторов с точки зрения логики изложения не порочны сами по себе и вполне обоснованны. Проблема здесь заключается в том, что они не рассматривают информационные отношения в целом, обращая внимание лишь на отдельные их аспекты.

### **Критика и предложения**

В рамках настоящего исследования нас не может удовлетворить ни один из перечисленных выше подходов: все они в той или иной степени «порочны» и несовершенны, хотя, опять-таки, во всех них есть некое рациональное зерно, пригодное для дальнейшего изучения положения дел.

Например, почти все авторы так или иначе признают, что информационные отношения возникают либо «по поводу информации», либо «в информационной среде». Мы полагаем данное уточнение наиболее важным и значимым. Для информации же характерна ее ценность при владении (обладании) ею, однако само по себе обладание информацией относится, скорее, к области идеального — индивидуального или коллективного сознания, а не характеризует наличие каких-либо взаимосвязей между субъектами права.

Таким образом, речь может идти о неких операциях с информацией в виде ее создания и передачи. Иные операции с информацией (в виде, например, ее хранения или обработки) лишь способствуют первым основным операциям (в частности, хранение фиксирует результаты создания и создает потенциальную возможность для передачи и т.п.) и самостоятельного значения не имеют. Говорить о передаче информации в «информационной среде», по нашему мнению, пример «масла масляного», ничего нам не дающий практически и лишь усложняющий и без того сложную конструкцию; это явно излишне. Не стоит и увлекаться некими «информационными цифровыми технологиями» и т.п., поскольку информация вполне может передаваться и простыми способами, известными на протяжении веков — «из уст в уста», например, в виде интервью председателя суда, рассказывающего о количестве и характеристике дел, рассмотренных данным судом в некий отчетный период.

Соответственно, не прибегая к сложным лексическим конструкциям, мы можем определить информационное правоотношение как урегулированное правом (причем не только информационным!) общественное отношение по созданию и (или) передаче информации, а также сопутствующим этим процессам операциям, осуществляемым в (конечных) целях приобретения иным субъектом права новых для себя сведений об интересующем его объекте, в рамках установленной законом свободы распространения информации.

### **Типология информационных технологий**

В юридической литературе, как правило, в работах по информационному праву, предлагаются различные классификации информационных правоотношений на виды, которые, по нашему мнению, иногда вполне возможно называть типами, в зависимости от различных оснований (критериев) деления. Например, в зависимости от производимых операций с информационным объектом это могут быть отношения по созданию, переработке (обработке), хранению, передаче информации. Эти отношения могут подразделяться и в зависимости от вида используемых информационных ресурсов, технологий (IP-телефония, «скайп», печатное издание, смс-оповещение и т.п.). Информационные правоотношения по целям подразделяются на регулятивные и охранительные (в том числе деликтные), по содержанию — на материальные и процессуальные, по соотношению прав и обязанностей субъектов и участников — на вертикальные и горизонтальные, по характеру юридических фактов, порождающих данные правоотношения, их можно классифицировать на порожденные правомерными фактами и порожденные неправомерными фактами и т.п. Всего при изучении данного вопроса нами обнаружено в литературе более 30 авторских классификаций.

Однако намного хуже обстоит дело с типологией: лишь единицы среди авторов выделяют отдельные типы информационных правоотношений как сложившиеся общности.

Так, Н. Н. Ковалева, например, предлагает выделять следующие типы правоотношений (которые она, правда, именует видами, хотя о самостоятельной типологии здесь уже можно говорить вполне убедительно): правоотношения, возникающие в области поиска, получения и потребления информации; правоотношения, связанные с производством и распределением исходной и производной информации, правоотношения в области формирования информационных ресурсов и предоставления информационных услуг, правоотношения в области создания и применения информационных технологий, их сетей и средств их обеспечения, правоотношения в области обеспечения информационной безопасности [6, стр. 101] (например, право на защиту личной жизни, информации от несанкционированного доступа, защита различных видов тайны). Очевидно, что в задачи настоящей работы не входит создание расширенной типологии информационных правоотношений, либо анализ и критика авторских позиций, поэтому данным примером и ограничимся. В интересующей нас связи отметим лишь следующие существенные обстоятельства.

В силу п. 1 ст. 2 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» информация — это сведения, сообщения или данные независимо от формы их распространения. Статья 5 Закона указывает нам, что информация может являться объектом публичных, гражданских и иных правовых отношений (ч. 1. 5 Закона). Такого рода понимания информации как объекта права законодатель придерживается и в иных правовых актах.

Информация является лишь «кирпичиком» в информационном обмене, сама она систематизирована в информационный ресурс. В свою очередь, информационные ресурсы — отдельные документы и отдельные массивы документов, а также документы и массивы документов в информационных системах. В «технологическом» смысле слова информационный ресурс — это информация, созданная и (или) обнаруженная, зарегистрированная, оцененная, с определенными (заданными) законами деградации и обновления. Это тоже документ, но с четко определенными качественными и количественными характеристиками.

Пункт 2 ст. 2 Закона определяет информационные технологии как процессы, методы поиска, сбора, хранения, обработки, предоставления, распространения информации и способы осуществления таких процессов и методов.

Таким образом, информационная технология определяется как двуединство, с одной стороны, процессуальных (процедурных) и

методологических характеристик 1) поиска, 2) сбора, 3) хранения, 4) обработки, 5) предоставления, 6) распространения информации как технических (техника) и методологических (методика) средств работы с информацией, и с другой стороны, способов (тактика) осуществления таких процессов и методов. Помимо технических и тактических компонент сюда также обязательно должна включаться стратегическая компонента в виде идей и принципов работы с информацией по данной технологии (стратегия).

### **Заключение**

Мы можем определить информационное правоотношение в сфере информационных технологий как самостоятельный тип информационных правоотношений в области техники, тактики и стратегии работы с информацией (информационным ресурсом, продуктом или системой).

Мы полагаем, что информационные отношения в сфере информационных технологий являются самостоятельным типом информационных правоотношений и именно таким образом следует подходить к особенностям правового регулирования информационных технологий в российском праве. Однако содержание правовых отношений в сфере оборота информационных технологий не ограничивается лишь информационным правом. Учитывая ценностные (в первую очередь, имущественные) характеристики информационной технологии как объекта права, мы наблюдаем дуализм содержательной стороны правоотношения в сфере информационных технологий: с одной стороны, данное отношение информационное с точки зрения специфики объекта (его компонентов), способов его объективации, конечного результата (получение выгод и преимуществ от работы с информацией особым образом) и т.п., но, с другой стороны, правовой статус субъектов — обладателей прав на информационную технологию, проблематика оборота информационных технологий и защиты прав на информационную технологию и прочие подобные факторы в совокупности позволяют говорить о «классических» гражданско-правовых чертах указанного правоотношения в контексте как исключительных, так и обязательственных прав. По нашему мнению, информационная технология получает правовую защиту именно как объект гражданского права ввиду ее новизны, оригинальности, потенциальной или реальной полезности для практической деятельности человека, что должно стать предметом отдельного исследования. Сама же суть правовых отношений в сфере информационных технологий остается комплексной.

### **Литература**

1. Абдулаев, М. И. Теория государства и права : учебник для высших учебных заведений / М. И. Абдулаев. — Москва : Магистр-Пресс, 2004.
2. Амелин, Р. В. К вопросу легального определения информационных ресурсов / Р. В. Амелин // Информационное право. — 2016. — № 2. — С. 23—28.

3. Венгеров, А. Б. Право и информация в условиях автоматизации управления : монография / А. Б. Венгеров. — Москва : Юрид. лит., 1978.
4. Жарова, А. К. Право и информационные конфликты в информационно-телекоммуникационной сфере : монография / А. К. Жаров. — Москва : Янус-К, 2016.
5. Зульфугарзаде, Т. Э. Модели регулирования информационных отношений в США / Т. Э. Зульфугарзаде, О. В. Танимов // Информационное право. — 2016. — № 1. — С. 40—48.
6. Ковалева, Н. Н. Информационное право России : учебное пособие / Н. Н. Ковалева. — Москва : Дашков и К, 2017.
7. Копылов, В. А. Информационное право : учебник / В. А. Копылов. — Москва : Юристъ, 2005.
8. Лапина, М. А. Информационное право : учебное пособие для студентов вузов / М. А. Лапина, А. Г. Ревин, В. И. Лапин. — Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2004.
9. Ловцов, Д. А. Системология информационных правоотношений. Монография / Д. А. Ловцов. — Москва : Российская академия правосудия, 2008.
10. Максуров, А. А. Актуальные проблемы реализации субъективных гражданских прав в сети Интернет : монография / А. А. Максуров. — Москва : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2023.
11. Максуров, А. А. Возможности правового регулирования сети Интернет / А. А. Максуров // Правовые вопросы связи. — 2011. — № 1. — С. 15—27.
12. Максуров, А. А. Обеспечение информационной безопасности в сети Интернет : монография / А. А. Максуров. — Москва : ИНФРА-М, 2023.
13. Мелехин, А. В. Теория государства и права : учебник / А. В. Мелехин. — Москва : Спарк, 2019.
14. Рябцева, Е. В. Правовая модель информационного общества через призму доступности правосудия / Е. В. Рябцева // Информационное право. — 2016. — № 3. — С. 33—40.
15. Соловьев, А. В. Динамика культуры информационной эпохи : монография / А. В. Соловьев. — Рязань : Пикс, 2009.
16. Толстой, В. С. Гражданское информационное право : монография / В. С. Толстой. — Москва : Изд-во Академии повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования, 2009.
17. Черемисинова, М. С. Формирование правовой модели информационного общества. Правовые модели и реальность : монография / М. С. Черемисинова. — Москва : Регион, 2015.

## References

1. Abdulayev, M. I. Teoriya gosudarstva i prava : uchebnik dlya vysshikh uchebnykh zavedeniy [Theory of State and Law] / M. I. Abdulayev. — Moskva : Magistr-Press, 2004.
2. Amelin, R. V. K voprosu legal'nogo opredeleniya informatsionnykh resursov [On the issue of legal definition of information resources] / R. V. Amelin // Informatsionnoye pravo. — 2016. — № 2. — S. 23—28.
3. Vengerov, A. B. Pravo i informatsiya v usloviyakh avtomatizatsii upravleniya : monografiya [Law and information in the conditions of automation of management] / A. B. Vengerov. — Moskva : Yurid. lit., 1978.
4. Zharova, A. K. Pravo i informatsionnyye konflikty v informatsionno-telekommunikatsionnoy sfere : monografiya [Law and information conflicts in the information and telecommunication sphere] / A. K. Zharov. — Moskva : Yanus-K, 2016.

5. Zul'fugarzade, T. E. Modeli regulirovaniya informatsionnykh otnosheniy v SSHA [Models of regulation of information relations in the USA] / T. E. Zul'fugarzade, O. V. Tanimov // Informatsionnoye pravo. — 2016. — № 1. — S. 40—48.
6. Kovaleva, N. N. Informatsionnoye pravo Rossii : uchebnoye posobiye [Information law of Russia] / N. N. Kovaleva. — Moskva : Dashkov i K, 2017.
7. Kopylov, V. A. Informatsionnoye pravo : uchebnik [Information law] / V. A. Kopylov. — Moskva : Yurist", 2005.
8. Lapina, M. A. Informatsionnoye pravo : uchebnoye posobiye dlya studentov vuzov [Information law] / M. A. Lapina, A. G. Revin, V. I. Lapin. — Moskva : YUNITI-DANA, 2004.
9. Lovtsov, D. A. Sistemologiya informatsionnykh pravootnosheniy. Monografiya [Systemology of information legal relations] / D. A. Lovtsov. — Moskva : Rossiyskaya akademiya pravosudiya, 2008.
10. Maksurov, A. A. Aktual'nyye problemy realizatsii sub"yektivnykh grazhdanskikh prav v seti Internet : monografiya [Current problems of implementing subjective civil rights on the Internet] / A. A. Maksurov. — Moskva : Izdatel'sko-torgovaya korporatsiya «Dashkov i K<sup>o</sup>», 2023.
11. Maksurov, A. A. Vozmozhnosti pravovogo regulirovaniya seti Internet [Possibilities of legal regulation of the Internet] / A. A. Maksurov // Pravovyye voprosy svyazi. — 2011. — № 1. — S. 15—27.
12. Maksurov, A. A. Obespecheniye informatsionnoy bezopasnosti v seti Internet : monografiya [Ensuring information security on the Internet] / A. A. Maksurov. — Moskva : INFRA-M, 2023.
13. Melekhin, A. V. Teoriya gosudarstva i prava : uchebnik [Theory of state and law] / A. V. Melekhin. — Moskva : Spark, 2019.
14. Ryabtseva, Ye. V. Pravovaya model' informatsionnogo obshchestva cherez prizmu dostupnosti pravosudiya [Legal model of the information society through the prism of accessibility of justice] / Ye. V. Ryabtseva // Informatsionnoye pravo. — 2016. — № 3. — S. 33—40.
15. Solov'yev, A. V. Dinamika kul'tury informatsionnoy epokhi : monografiya [Dynamics of culture of the information era] / A. V. Solov'yev. — Ryazan' : Piks, 2009.
16. Tolstoy, V. S. Grazhdanskoye informatsionnoye pravo : monografiya [Civil information law] / V. S. Tolstoy. — Moskva : Izd-vo Akademii povysheniya kvalifikatsii i professional'noy perepodgotovki rabotnikov obrazovaniya, 2009.
17. Cheremisinova, M. S. Formirovaniye pravovoy modeli informatsionnogo obshchestva. Pravovyye modeli i real'nost' : monografiya [Formation of a legal model of the information society. Legal models and reality] / M. S. Cheremisinova. — Moskva : Region, 2015.

# Административное право

---

УДК 342.9

**Кызим Екатерина Руслановна,**  
Всероссийский государственный университет юстиции  
(РПА Минюста России)

**Белоусова Жанна Станиславовна,**  
Всероссийский государственный университет юстиции  
(РПА Минюста России)

## **Административная ответственность в сфере беспилотной авиации**

**Аннотация.** В статье рассматривается развитие законодательства в сфере учета беспилотных летательных аппаратов, административно-правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов, перспективы использования беспилотных летательных аппаратов в различных сферах, а также контрольная и надзорная деятельность в этой области; показана необходимость усовершенствования электронной системы учета и регистрации беспилотных летательных аппаратов и его информационного взаимодействия с государственными информационными системами; анализируются особенности законодательного регулирования правового статуса нового для российского законодательства объекта беспилотных летательных аппаратов.

**Ключевые слова:** беспилотный летательный аппарат; беспилотное воздушное судно; авиация; цифровые технологии.

**Ekaterina R. Kyzim,**  
The All-Russian State University of Justice  
(RLA of the Ministry of Justice of Russia)

**Zhanna S. Belousova,**  
The All-Russian State University of Justice  
(RLA of the Ministry of Justice of Russia)

## **Administrative responsibility in the field of unmanned aircraft**

**Abstract.** The current paper has considered the development of legislation in the field of accounting for unmanned aerial vehicles, administrative and legal

regulation of unmanned aerial vehicles, prospects for the use of unmanned aerial vehicles in various fields, as well as control and supervisory activities in this area. There has been shown the need to improve the electronic system for accounting and registration of unmanned aerial vehicles and its information interaction with government information systems. There have been analyzed the features of legislative regulation of the legal status of the object of unmanned aerial vehicles, which is new to Russian legislation.

**Keywords:** unmanned aerial vehicle; unmanned aircraft; aviation; digital technologies.

---

В настоящее время развитие общества идет по пути технологического прогресса. На территории нашего государства активно стали развиваться различные отрасли производства. Сейчас развитие технологий перешло на новый уровень. Среди всех достижений в первую очередь следует подчеркнуть перевод транспортной системы на беспилотную модель развития в нашем государстве [1, стр. 132].

В настоящее время актуальным является развитие беспилотной авиации, которая позволяет нашему государству обеспечить безопасность страны. Беспилотники также используются во многих других сферах (коммерческая деятельность, оборонная промышленность, в структурах, осуществляющих надзор за объектами, подлежащими охране в соответствии с законодательством РФ).

Беспилотный летательный аппарат (БПЛА) — это летательный аппарат без экипажа на борту. Все пилотируемое дистанционно воздушные суда могут иметь разную степень автономности: от управляемых дистанционно до имеющих практически полную автономность, различаются они также конструкцией, назначением, целевым использованием и многими другими параметрами [2, стр. 6].

К сожалению, сейчас правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов осуществляется только воздушным законодательством РФ, в котором дается и определение беспилотного воздушного судна. Кроме того, правила использования содержатся в федеральных авиационных правилах и утверждены постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации».

В настоящее время активно применяются беспилотные летательные аппараты в военных конфликтах. На данный момент руководство нашей страны сосредоточено на усовершенствовании технологии производства всех беспилотных летательных аппаратов. Ведется активная подготовка экипажей для современных военных самолетов и вертолетов, а это продолжительный и дорогостоящий процесс. В результате готовятся высококвалифицированные специалисты — пилоты и штурманы, гибель

которых в боевых действиях отрицательно сказывается на боеспособности военно-воздушных сил воюющих сторон.

Важно отметить, что финансовая составляющая подготовки и обслуживания большинства беспилотников существенно ниже, чем стоимость пилотируемых самолетов и вертолетов.

К сожалению, большинство беспилотников в настоящее время используются только в экономической, предпринимательской сфере. Представляется, что с активным применением БПЛА в различных сферах, регулирование правового сектора беспилотных летательных аппаратов станет возможным как в публичной сфере, так и в различных органах власти, например, при выявлении нарушений правил дорожного движения [3, стр. 198]. Одним из вариантов правового регулирования могут быть стандарты или административные регламенты, которые используются при осуществлении контроля и надзора различными органами власти.

В соответствии с планом мероприятий в Государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации, утвержденным Правительством РФ, была внедрена система учета беспилотных гражданских судов с массой до 30 кг. Сама система учета БПЛА осуществляет свое информационное взаимодействие с рядом государственных информационных систем, а также с государственными информационными системами МВД России, ФНС России и с другими федеральными органами власти, используя инфраструктуру межведомственного электронного взаимодействия. Такую услугу Росавиация предоставляет уже с конца декабря 2020 г.

Учет беспилотных воздушных судов позволяет учитывать и обрабатывать статистические данные в сфере гражданской авиации, гарантировать безопасность единого воздушного пространства. Упорядочение процедуры учета является наиважнейшим этапом в использовании беспилотных воздушных судов, дисциплинирует владельцев и операторов беспилотных воздушных судов.

Платформа для регистрации и учета правил для владельцев беспилотных летательных аппаратов разрабатывалась уже давно. Еще в 2019 г. все осложнялось тем, что все документы необходимо было заполнять только на бумажном носителе, а отправляться они могли только по почте. Сейчас система учета и регистрации перешла на электронный вид подачи всех документов. В настоящее время количество лиц, зарегистрированных на электронном портале, увеличивается.

Главное требование к БПЛА любого назначения при полетах в воздушном пространстве общего пользования — соответствие принципов и методов их эксплуатации их назначению согласно правилам и требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО). К особым требованиям пользования, предъявляемым к беспилотным

воздушным судам, когда они находятся в свободном воздушном пространстве, относится обязательно используемый учет двух режимов полета — полностью автономный режим в условиях радиомолчания и дистанционное управление по командам оператора. Поэтому на борту каждого воздушного судна обязательно должны иметься система опознавания «свой—чужой», комплект навигационного оборудования, а также бортовые навигационные огни. Оснащенность беспилотного воздушного судна, кроме вышеперечисленного оборудования, должна включать систему предупреждения столкновения с другими летательными аппаратами, также находящуюся на его борту, которая обязана обеспечивать равный уровень безопасности для всех летательных аппаратов без исключения.

В настоящее время ни в одном государстве мира законодательно пока еще не установлена система мер административной ответственности за дорожно-транспортные нарушения с участием беспилотных летательных аппаратов. Существует множество теорий, раскрывающих ответственность за вред, причиненный БПЛА. Наиболее урегулированным является законодательство Великобритании. В комитете по науке и технологиям давно говорится о гражданско-правовой ответственности лиц, занимающихся разработкой беспилотных воздушных судов. Так, в Германии приняты законодательные нормы в сфере беспилотных воздушных судов для обеспечения использования беспилотников на легальных летательных условиях. Однако в их законодательстве нет ни одной нормы, регламентирующей административную ответственность в сфере использования беспилотных воздушных судов. Важно отметить, что в Германии запрещено использование искусственного интеллекта в процедуре принятия решений, влекущих за собой возникновение какой бы то ни было ситуации, порождающей административную ответственность.

В международных документах, рекомендованных ИКАО, имеются нормативные положения, согласно которым договаривающиеся стороны признают, что каждое государство, беспокоясь о защите собственного суверенитета, имеет право требования посадить гражданское воздушное судно в каком-либо указанном аэропорту, в том случае, если оно совершает полет над территорией этого государства без специального на то разрешения, и кроме того, может давать этому воздушному судну любые другие указания, чтобы пресечь имеющее место нарушение (см. Конвенцию о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция)).

В связи с этим пилот дистанционно пилотируемого воздушного судна должен в обязательном порядке соблюдать правила, включая возможность использования электронных или визуальных средств для этих целей, кроме того, иметь возможность изменения маршрута полета и

следования в указанный другой стороной аэропорт. Ему необходимо оперативно и своевременно реагировать на указания, которые основываются на визуальных средствах, что накладывает серьезные требования на сертификацию систем обнаружения на дистанционно пилотируемом автоматизированном средстве, необходимых для выполнения международных полетов.

Согласно Конвенции никакое беспилотное воздушное судно, способное совершать полеты, не может выполнять беспилотные полеты над территорией одного из договаривающихся государств. Это возможно только по специальному разрешению этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое государство-контрагент обязуется при полете такого беспилотного воздушного судна в районах, открытых для воздушных судов гражданской авиации, обеспечивать контроль производимого полета, который позволил бы исключить возможную опасность для воздушного судна гражданской авиации.

В период разработки Конвенции уже использовались дистанционно управляемые и неуправляемые воздушные летательные аппараты, которые эксплуатировались как военными, так и гражданскими субъектами. Именно по этой причине формулировка «воздушное судно, способное совершать полеты без пилота», относится к ситуации, когда на его борту пилот отсутствует. Вследствие чего любое дистанционно пилотируемое воздушное судно является «беспилотным», отвечающим намерению авторов данной нормы.

Положение Конвенции, согласно которому при полете дистанционно пилотируемого воздушного судна должен обеспечиваться контроль данного полета, позволяющий обезопасить воздушные гражданские суда, подтверждает тот факт, что авторы документа понимали необходимость использования в отношении беспилотных воздушных судов определенного уровня контроля, как это происходит в случае пилотирования воздушных государственных судов.

В связи с этим крайне важным условием обеспечения безопасных полетов беспилотных автоматизированных средств вблизи других гражданских воздушных судов является наличие внешнего пилота.

Позднее 11-я Аэронавигационная конференция (Монреаль, 22 сентября — 3 октября 2003 г.) была одобрена глобальная эксплуатационная концепция Организации воздушного движения, содержащая следующие положения о беспилотниках. В концепции закреплено, что беспилотным летательным аппаратом является воздушное судно без пилота в смысле ст. 8 Чикагской конвенции, выполняющее полеты без командира воздушного судна на борту и либо полностью дистанционно управляется из другого места (с борта другого воздушного судна, с земли или даже из космоса), либо имеет встроенную программу и является полностью автономным.

К стандартам, которые упрощают представление и обработку заявок на разрешение использования и эксплуатацию, будут включены в соответствующее добавление к Приложению о правилах полетов. В любом случае всегда должна учитываться безопасность полетов других воздушных гражданских судов. Планируется, что после принятия соответствующих технических спецификаций, принятых Советом ИКАО для включения в каждое затрагиваемое Приложение, государства-контрагенты смогут способствовать осуществлению международных полетов дистанционно пилотируемых автоматизированных систем в такой же мере, как и полетов воздушных судов с пилотом на борту.

Каждое из государств — участниц договора обязано принимать меры для гарантии того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или осуществляющее маневры в пределах его территории, каждое воздушное судно, имеющее его национальный знак, где бы оно ни находилось, соблюдало бы действующие в данном месте регламенты и правила, которые касаются маневрирования и полетов воздушных судов. Каждое из договаривающихся государств обязуется поддерживать на максимальном уровне возможное единообразное понимание собственных установленных правил в этой сфере, а также тех, которые вносятся и дополняются на основании вышеуказанной Конвенции.

Над открытым морским пространством действуют правила, которые также установлены Чикагской конвенцией. Каждое из договаривающихся государств-контрагентов обязано обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.

Эти правила полетов являются универсальными, т.е. могут быть отнесены к любым воздушным судам и касаются как воздушных судов с пилотом на борту, так и беспилотных воздушных судов. Кроме того, они обязывают государства-контрагенты поддерживать максимально возможный единообразный подход к пониманию национальных правил и стандартов ИКАО и привлекать к ответственности всех лиц, нарушающих эти правила. Это является фундаментом международного согласования и совместимости практики в сфере авиации и необходимо для безопасного осуществления полетов как воздушных судов с пилотом на борту, так и воздушных беспилотных судов.

В Конвенции указано на то, что каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением, подтверждающим годность к полетам. Оно выдается там, где это воздушное судно зарегистрировано. Это положение относится к занятым в международной навигации беспилотным воздушным судам. Однако некоторые подходы к определению летной годности в разных государствах отличаются. До тех пор, пока технические спецификации, принятые Советом ИКАО, касающиеся удостоверений о годности к полетам (сертификатов летной годности), не будут приняты для

включения в соответствующие приложения к нормативному документу в разделе о летной годности воздушных судов, до тех пор будет существовать пробел в отношении вопроса о том, каким образом государства выдают эти удостоверения.

Итак, на данный момент отсутствует полноценная нормативная база правового регулирования использования беспилотных воздушных судов. Пока нет и единообразного понятийного аппарата. В законодательстве не прописаны квалификационные требования к лицам, которые могут управлять беспилотными летательными аппаратами. Отсутствуют единые регламенты, определяющие полномочия правоохранительных органов по пресечению правонарушений, связанных с использованием беспилотных средств.

Все это требует внимания правотворческих органов и принятия мер по заполнению имеющихся правовых пробелов в рассматриваемой сфере.

### **Литература**

1. Грищенко, Г. А. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов: российский подход и мировая практика / Г. А. Грищенко // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). — 2019. — № 12. — С. 129—136.
2. Макухин, А. А. Законодательное регулирование правового статуса беспилотных летательных аппаратов / А. А. Макухин // Научный вестник Крыма. — 2017. — № 1.
3. Быков, А. И. К некоторым вопросам правового регулирования полетов беспилотных летательных аппаратов на территории Российской Федерации / А. И. Быков // Вестник Воронежского государственного университета. Серия. Право. — 2018. — № 4 (35). — С. 197—198.

### **References**

1. Grishchenko, G. A. Pravovoye regulirovaniye bespilotnykh letatel'nykh apparatov: rossiyskiy podkhod i mirovaya praktika [Legal regulation of unmanned aerial vehicles: Russian approach and world practice] / G. A. Grishchenko // Vestnik Universiteta imeni O. Ye. Kutafina (MGYUA). — 2019. — № 12. — S. 129—136.
2. Makukhin, A. A. Zakonodatel'noye regulirovaniye pravovogo statusa bespilotnykh letatel'nykh apparatov [Legislative regulation of the legal status of unmanned aerial vehicles] / A. A. Makukhin // Nauchnyy vestnik Kryma. — 2017. — № 1.
3. Bykov, A. I. K nekotorym voprosam pravovogo regulirovaniya poletov bespilotnykh letatel'nykh apparatov na territorii Rossiyskoy Federatsii [On some issues of legal regulation of flights of unmanned aerial vehicles on the territory of the Russian Federation] / A. I. Bykov // Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya. Pravo. — 2018. — № 4 (35). — S. 197—198.

# Административное право

---

УДК 339.543

**Чеботарева Анна Александровна,**  
доктор юридических наук,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Гуменюк Виктория Петровна,**  
главный государственный таможенный инспектор правового отдела,  
Новороссийская таможня, Краснодарский край, г. Новороссийск

## **Особенности административной ответственности за нарушение таможенных правил в Российской Федерации**

**Аннотация.** В статье рассматриваются особенности административной ответственности, отнесенной к компетенции таможенных органов Российской Федерации. Авторы исследования проводят анализ соотношения понятий «административная ответственность» и «административные наказания», устанавливают определенную схожесть и выявляют ключевые отличительные моменты. Проведенное статистическое исследование составов административных правонарушений за нарушение таможенных правил в соответствии с гл. 16 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях позволило выявить наиболее значимые контрабандообразующие составы правонарушений. В статье доказывается значимость административной ответственности за нарушение таможенных правил в пополнении доходной части федерального бюджета Российской Федерации. Детально исследован субъектный состав лиц, привлекаемых к административной ответственности, определено, что юридические лица наиболее часто привлекаются к данному виду ответственности. Установлены ключевые особенности привлечения лиц к административной ответственности за нарушение таможенных правил. В результате исследования выявлены базовые факторы административной ответственности за нарушение таможенных правил Российской Федерации и обозначены основные направления совершенствования исследованного механизма. Установлены тенденции и перспективы по дальнейшему развитию указанной ответственности в современном состоянии развития общества при наличии внешних и внутренних вызовов и угроз.

**Ключевые слова:** административная ответственность; административные наказания; административное правонарушение; таможенные органы.

**Anna Al. Chebotareva,**  
Doctor of Law,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Viktoriya P. Gumenyuk,**  
chief state customs inspector of the legal department,  
Novorossiysk customs, Krasnodar region, Novorossiysk

### **Features of administrative liability for violation of customs rules in the Russian Federation**

**Abstract.** The current paper has considered the features of administrative responsibility within the competence of the customs authorities of the Russian Federation. There has been analyzed the relationship between the concepts of “administrative responsibility” and “administrative penalties”, established certain similarities and identified key distinguishing points. The conducted statistical study of administrative offenses for violation of customs rules in accordance with Ch. 16 of the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses made it possible to identify the most significant smuggling offenses. There has been proved the importance of administrative responsibility for violation of customs rules in replenishing the revenue to the federal budget of the Russian Federation. There has been studied in detail a subject composition of persons brought to administrative liability, and there has been determined that legal entities are most often brought to this type of liability. There have been established key features of bringing persons to administrative responsibility for violating customs rules. As a result of the study, there have been identified the basic factors of administrative liability for violation of customs rules of the Russian Federation and shown the main directions for improving the studied mechanism. There have been considered the trends and prospects for the further development of this responsibility in the current state of society development in the presence of external and internal challenges and threats.

**Keywords:** administrative responsibility; administrative penalties; administrative offense; the Customs.

---

Административная деятельность таможенных органов занимает значительное место в практике ФТС России. С одной стороны, она

является более лояльной к лицам, совершившим административное правонарушение, в отличие от уголовного наказания. С другой стороны одной из стратегических целей ФТС России является обеспечение полного и своевременного поступления доходов в федеральный бюджет [URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения: 4 февраля 2024 г.)].

Рассматривая административную ответственность за нарушение таможенного законодательства, уместно сослаться на мнение С. С. Алексеева: «Сущность юридической ответственности состоит в обязанности лица претерпевать меры государственного принудительного воздействия за совершенное правонарушение» [1, стр. 371]. И. С. Самощенко полагает, что «юридическая ответственность есть особое, предусмотренное и урегулированное нормами права отношение между нарушителем требований права и государством в лице его определенных органов» [2, стр. 500].

В связи с этим заслуживает внимания позиция тех ученых, которые определяют юридическую ответственность как проявление одного из способов правового регулирования, посредством определения запретов. С. С. Алексеев, устанавливает запрет следующим образом: «возложение на лиц обязанностей воздерживаться от совершения действий определенного рода» [3, стр. 157]. На основании вышеизложенного следует согласиться с мнением И. В. Максимова, который отмечает, что административная ответственность — это сложное и многомерное понятие [4, стр. 29].

В связи с этим необходимо упомянуть Стратегию развития таможенных органов до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 23 мая 2020 г. № 1388), согласно которой увеличивается необходимость совершенствования правоохранительной деятельности таможенных органов в условиях появления в сфере национальной безопасности ранее неизвестных угроз и вызовов, имеющих комплексный и взаимосвязанный характер.

В Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) определение нарушения таможенных правил отсутствует.

Нарушение таможенных правил — это противоправное действие или бездействие, посягающее на установленный таможенным законодательством РФ и международными договорами РФ порядок перемещения, таможенного контроля и таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу РФ, за которое КоАП РФ предусмотрена административная ответственность.

Административные правонарушения за нарушения таможенных правил — это противоправное, виновное действие или бездействие субъекта правонарушения, за которые установлена административная ответственность гл. 16 КоАП РФ. Наибольшее количество дел об

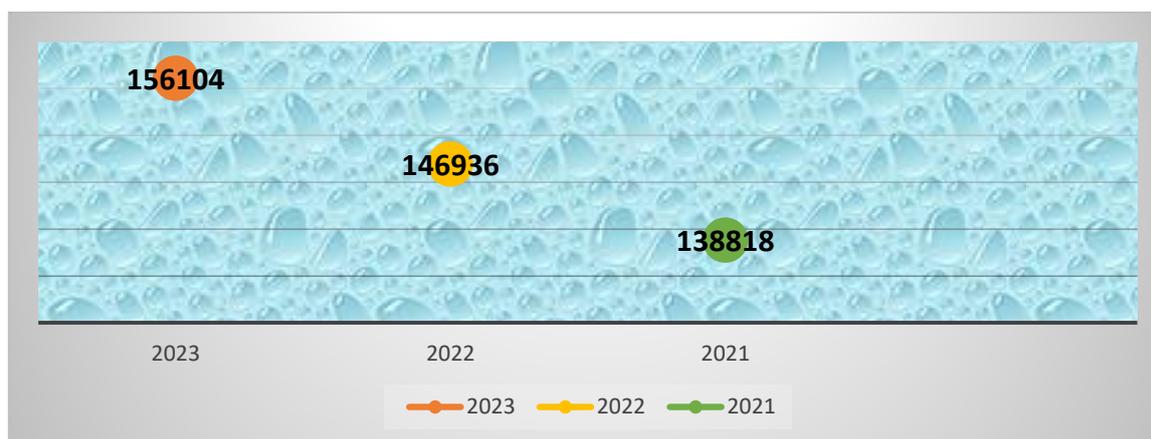
административных правонарушениях, отнесенных к компетенции таможенных органов, возбуждено в связи с нарушениями, предусмотренными гл. 16 КоАП РФ. Среди наиболее распространенных категорий дел об административных правонарушениях следует выделять составы правонарушений, предусмотренные ст. 16.1, 16.2, 16.3, 16.4 КоАП РФ.

По данным составам административных правонарушений в 2023 г. возбуждено 92 481 дело, в 2022 г. — 85 906 дел, в 2021 г. — 81 791 дело. Из них по контрабандообразующим составам (ст. 16.1, 16.2, 16.3, 16.4 КоАП РФ) — 66 443 дела об административных правонарушениях (42,5% от общего количества возбужденных дел), в 2022 г. 25 190 дел (17,1% от общего количества возбужденных дел), в 2021 г. 30 336 дел (21,8% от общего количества возбужденных дел).

Вышеуказанная статистика процентного соотношения дел выделяет составы административных правонарушений ст. 16.2 и 16.3 КоАП РФ. Статья 16.2 КоАП РФ посвящена ответственности за недекларирование или недостоверное декларирование товаров и (или) транспортных средств. Под недекларированием товаров следует понимать фактическое невыполнение требований таможенного законодательства Евразийского экономического союза по декларированию товаров, либо недекларирование его части. Статья 16.3 КоАП РФ посвящена ответственности за несоблюдение запретов и ограничений, введенных как российским законодательством, так и международными договорами, ратифицированными Российской Федерацией.

Таким образом, приведенные статистические сведения отражают динамику по увеличению количества возбужденных дел по контрабандообразующим составам.

Ключевым вопросом при назначении административного наказания является наличие элементов состава административного правонарушения. Согласно показателям правоохранительной деятельности таможенных органов Российской Федерации в 2023 г. возбуждено 156 104 дела, в 2022 г. — 146 936 дел, в 2021 г. — 138 818 дел об административных правонарушениях (рис. 1) [URL:<https://customs.gov.ru/activity/pravooxranitel-naya-deyatel-nost-/informacziya-upravleniya-tamozhennyx-rassledovaniy-i-doznaniya/document/562692> (дата обращения: 31 января 2024 г.)].



**Рис. 1. Динамика количества возбужденных дел об административных правонарушениях**

Анализируя практику привлечения к административной ответственности за несколько последних лет, особое внимание следует уделить наказаниям, которые назначаются за правонарушения.

Вопросы об административных наказаниях выражают сущность административной ответственности, говорят о принудительных мерах. Административные наказания — это определенная мера ответственности, которая выражается в санкции правовой нормы в виде определенного правоограничения, объем которого определяет содержание наказания. Административные наказания содержат в себе предупредительную и профилактическую направленность к лицам, совершившим правонарушения, т.е. выполняют функцию как частной, так и общей превенцией, о чем говорится в ч. 1 ст. 3.1 КоАП РФ.

В данном аспекте целесообразно вспомнить высказывание Ф. М. Городинец: «самоконтроль человека, как члена общества, заключается в его чувстве долга и ответственности, которое в последующем настраивает на правомерное поведение» [5, стр. 121]. Целью административных наказаний следует признавать предупреждение совершения правонарушений участниками таможенных правоотношений, исправление и перевоспитание лиц, совершивших правонарушение, а также восстановление справедливости.

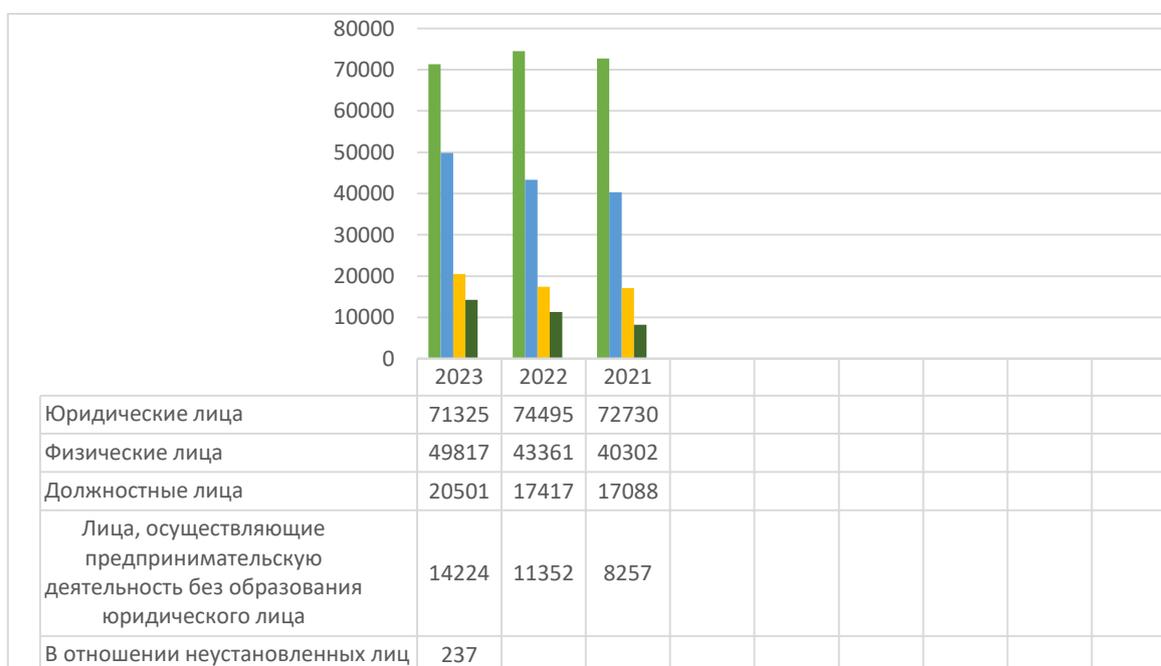
Наиболее четко на соотношение «административное наказание и административная ответственность» указывал С. М. Скворцов: «административная ответственность и административное наказание взаимосвязаны, однако данные критерии не идентичны. Их сходство заключается в том, что единственным основанием их возникновения является противоправное поведение. Они непосредственно связаны с осуществлением принудительного воздействия, а, следовательно, с неблагоприятными последствиями для правонарушителя, кроме того, освобождение от ответственности одновременно освобождает и от

наказания, неприменение наказания не связано с освобождением от ответственности» [6, стр. 68].

Так, А. П. Шергин полагает, что: «административное взыскание — это карательная санкция, являющаяся реакцией государств на нарушение установленного порядка» [7, стр. 96].

Статистический анализ фактов привлечения к административной ответственности за нарушение таможенных правил и назначения наказаний по результатам рассмотрения дел об административных правонарушениях свидетельствует о ежегодно прирастаемой положительной динамике: в 2021 г. — 123 655, в 2022 г. — 123 920, в 2023 г. — 13 5856. Несмотря на стремительный рост количества назначаемых наказаний, взыскано административных штрафов в 2023 г. 2,3 млрд руб., в 2022 г. 2,5 млрд руб., в 2021 г. 2,9 млрд руб. соответственно [URL:<https://customs.gov.ru/activity/pravooxranitel-naya-deyatelnost-informacziya-upravleniya-tamozhennyx-rassledovaniy-i-doznaniya/document/562692> (дата обращения: 31 января 2024 г.)]. Подобная тенденция связана со сложностями, современные вызовы и угрозы (санкционная политика, тенденции к национальному протекционизму со стороны западных стран, торговые войны), пандемия влияют на уровень благосостояния населения.

Субъектами административной ответственности чаще всего являлись юридические лица (рис. 2).



**Рис. 2. Субъекты административной ответственности и статистика привлечения их к ответственности за 2021—2023 гг.**

К особенностям административной ответственности за нарушение таможенных правил относятся: непосредственное нарушение таможенных

правил как основание ее применения, которое носит экономический характер (выражается в посягательстве на экономические интересы Российской Федерации); наличие специальных субъектов, характерных только для осуществления внешнеэкономической деятельности в сфере таможенного дела (таких как декларант, таможенный перевозчик таможенный представитель и др.); составы нарушений таможенных правил, виды наказаний.

Эффективность привлечения к административной ответственности во многом зависит от состояния законодательства, в котором в полной мере должны отражаться все актуальные моменты. Своевременность внесения изменения в законодательство во многом зависит от компетентных органов.

Произошедшие в 2022—2023 гг. изменения наглядно показывают необходимость введения новых административных норм, которые предусматривали ответственность за деяния, ранее не распространенные в российском обществе.

В соответствии с п. 6.5 Плана первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления (утвержден приказом Минэкономразвития России от 19 сентября 2022 г. № 497) предусмотрено вынесение изменений в КоАП РФ, направленных на либерализацию ответственности. В целях его реализации принят Федеральный закон от 26 марта 2022 г. № 70-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», который вступил в силу 6 апреля 2022 г. и затрагивает компетенцию таможенных органов.

Статья 2.1 КоАП РФ дополнена ч. 4, которой установлены особенности привлечения юридического и виновного физического лица к ответственности за совершение одного и того же административного правонарушения. Часть 3 ст. 3.4 КоАП РФ изложена в новой редакции, согласно которой штраф подлежит обязательной замене на предупреждение некоммерческой организации, субъектам малого и среднего предпринимательства, а также их работникам за впервые совершенные административные правонарушения при отсутствии причинения вреда или угрозы его причинения, а также имущественного ущерба, если назначение предупреждения не предусмотрено соответствующей статьей КоАП РФ.

Таким образом, Федеральный закон от 26 марта 2022 г. № 70-ФЗ улучшает положение лица, привлекаемого к ответственности, и имеет обратную силу, т.е. распространяется на лицо, которое совершило административное правонарушение до вступления в силу закона и подлежит применению с учетом ч. 2 ст. 1.7 КоАП РФ на каждом из этапов по делу об административном правонарушении (рассмотрение, пересмотр, исполнение).

Необходимо отметить, что законодательство об административной ответственности за нарушение таможенных правил в настоящий момент очень динамично развивается, что позволяет в максимально сжатые сроки отразить необходимые изменения с учетом определенных внешних факторов. Кроме того, следует иметь в виду, что после введения внешнего воздействия на ввоз товаров определенных групп появилась почва для совершения латентных правонарушений, выражающихся в использовании обходных путей для ввоза таких товаров, используя территорию государств — членов Таможенного союза. Данное обстоятельство требует соответствующего законодательного реагирования с целью пресечения таких правонарушений.

### Литература

1. Алексеев, С. С. Проблемы теории права. Основные вопросы общей теории социалистического права : курс лекций в 2 томах : Том 1 / С. С. Алексеев. — Свердловск, 1972.
2. Теория государства и права / под редакцией А. И. Денисова. — Москва : Юрид. лит., 1972.
3. Алексеев, С. С. Теория права / С. С. Алексеев. — Москва : Юрист, 1997.
4. Максимов, И. В. Концепции позитивной административной ответственности в теории и праве / И. В. Максимов // Государство и право. — 2006. — № 8.
5. Городинец, Ф. М. Юридическая ответственность и правомерное поведение / Ф. М. Городинец // Законность, оперативно-розыскная деятельность и уголовный процесс: Материалы научно-практической конференции. Часть 1. Санкт-Петербург, 1998.
6. Скворцов, С. М. Принципы наложения административных взысканий и их реализация деятельности органов внутренних дел / С. М. Скворцов. — Москва, 1984.
7. Шергин, А. П. Административные взыскания и их применение органами внутренних дел / А. П. Шергин. — Москва, 1974.

### References

1. Alekseyev, S. S. Problemy teorii prava. Osnovnyye voprosy obshchey teorii sotsialisticheskogo prava : kurs lektsiy v 2 tomakh : Tom 1 [Problems of the theory of law. Basic questions of the general theory of socialist law] / S. S. Alekseyev. — Sverdlovsk, 1972.
2. Teoriya gosudarstva i prava [Theory of state and law] / pod redaktsiyey A. I. Denisova. — Moskva : Yurid. lit., 1972.
3. Alekseyev, S. S. Teoriya prava [Theory of law] / S. S. Alekseyev. — Moskva : Yurist", 1997.
4. Maksimov, I. V. Kontseptsii pozitivnoy administrativnoy otvetstvennosti v teorii i prave [Concepts of positive administrative responsibility in theory and law] / I. V. Maksimov // Gosudarstvo i pravo. — 2006. — № 8.
5. Gorodinets, F. M. Yuridicheskaya otvetstvennost' i pravomernoye povedeniye [Legal responsibility and lawful behavior] / F. M. Gorodinets // Zakonnost', operativno-rozysknaya deyatel'nost' i ugovolnyy protsess: Materialy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Chast' 1. Sankt-Peterburg, 1998.
6. Skvortsov, S. M. Printsipy nalozheniya administrativnykh vzyskaniy i ikh realizatsiya deyatel'nosti organov vnutrennikh del [Principles of imposing administrative

- penalties and their implementation of the activities of internal affairs bodies] / S. M. Skvortsov. — Moskva, 1984.
7. Shergin, A. P. Administrativnyye vzyskaniya i ikh primeneniye organami vnutrennikh del [Administrative penalties and their application by internal affairs bodies] / A. P. Shergin. — Moskva, 1974.

## Актуальные проблемы медицины

---

УДК 34

**Громов Петр Владимирович,**  
кандидат медицинских наук,  
«РЖД-Медицина», г. Санкт-Петербург

### **Трансформация бизнес-модели медицинского учреждения с целью повышения клиентоцентричности в сфере производственной медицины**

**Аннотация.** Предметом статьи является описание трансформации бизнес-модели корпоративного медицинского учреждения на высококонкурентном рынке мегаполиса. Методологическая база исследования включает теоретические концепции бизнес-моделей, использование различных методик анализа внешней и внутренней среды организации, а также анализ рынка медицинских услуг в Санкт-Петербурге на основании анализа публичных статистических данных в открытых источниках. Выводы автора также базируются на анализе литературных источников, наиболее цитируемых книг и статей российских и зарубежных ученых, книг по бизнес-моделированию, а также на основе выводов различных исследований, полученных эмпирическим методом при проведении качественных и количественных исследований. Стратегия трансформации бизнес-модели была определена на основе проведения анализа цепочки создания ценностей в процессе функционирования учреждения. Данное исследование имеет практическое значение для менеджеров компаний, для которых является актуальной тема формирования или трансформации эффективной бизнес-модели и конкурентной стратегии учреждения в условиях трансформации экономических и общественных процессов.

**Ключевые слова:** бизнес-модель; корпоративное здоровье; производственная медицина; год здоровья; клиентский сервис; стратегия.

**Petr V. Gromov,**  
Candidate of Medical Sciences,  
“RZD-Medicine”, Saint-Petersburg

## **Transformation of the business model of a medical institution to increase customer-centered orientation in the field of industrial medicine**

**Abstract.** The subject of the current paper is a description of the transformation of the business model of a corporate medical institution in a highly competitive metropolitan market. The methodological basis of the study includes theoretical concepts of business models, the use of various methods for analyzing the external and internal environment of the organization, as well as analysis of the medical services market in St. Petersburg based on the analysis of public statistical data in open sources. There have been made the conclusions based on the conducted analysis of literary sources, the most cited books and research papers by Russian and foreign scientists, books on business modeling, as well as on the analysis of the study obtained empirically when conducting qualitative and quantitative research. The business model transformation strategy was determined based on an analysis of the value chain in the operation of the institution. The current study is of practical importance for company managers for whom the formation or transformation of an effective business model and competitive strategy of an institution in the context of transformation of economic and social processes is of great relevance.

**Keywords:** business model; corporate health; industrial medicine; year of health; customer service; strategy.

---

В исследованиях и научных разработках в области менеджмента вопросы о существовании и развитии различных бизнес-моделей являются актуальной тематикой, так как современные реалии вынуждают менеджеров компаний по-новому взглянуть на бизнес-процессы внутри компаний, адаптировать их к новым экономическим условиям и запросам клиентов, которые трансформируются в связи с цифровизацией бизнес-процессов, развитием новых технологий, изменением качества и видов доведения ценности до конечного потребителя. Актуальным является интерес бизнеса к механизмам, используемым на различных этапах цепочки создания ценностей для потребителя и извлечения при этом прибыли.

Как правило, бизнес-модель представляет собой упрощенную структуру элементов и бизнес-процессов организации, концептуальное позиционирование сути предпринимательской деятельности учреждения, в результате которого можно сделать вывод, что, кому и как компания продает и как она на этом зарабатывает. Это описание, которое сводит процессы функционирования внутри компании в единое целое. Понимание этих процессов необходимо менеджеру для того, чтобы

определять особенности работы своей компании на рынке в конкретной отрасли, приоритеты развития, увидеть, как можно максимально использовать потенциал компании и нивелировать слабые места в функционировании системы, чтобы повысить эффективность учреждения в целом во имя достижения поставленных стратегических целей. Подробным описанием различных бизнес-моделей занимались очень много исследователей, зарубежных и отечественных. Разработано немало классификаций и дифференциация бизнес-моделей на основании тех или иных критериев.

Некоторые авторы, изучающие историю возникновения термина «бизнес-модель», говорят о том, что впервые этот термин появился относительно недавно и получил мощнейший импульс к развитию в начале этого тысячелетия во время Интернет-бума. Запрос в *Business Source Premier* (ведущая электронная база данных компании EBSCO, содержащая статьи из научных журналов о бизнесе и экономике) показывает, что данный термин появился в 1960 г. в названии и реферате к статье в *Accounting Review*, но с каждым годом количество его упоминаний возрастало, набрав наибольшие темпы роста в начале 2000-х гг. [2] Другие авторы утверждают, что первым ввел в научную лексику понятие бизнес-модели Timmers Р и определил ее как архитектуру продуктов и услуг компании, информационных потоков в рамках цепочки создания ценности для потребителей [1]. С. Zott, R. Amit, L. Massa по итогам глубокого анализа научной литературы пришли к выводу, что бизнес-модель не означает в отдельности ни ценностное предложение, ни модель доходов, ни сеть взаимоотношений, бизнес-модель объединяет все эти элементы вместе. Ими отмечена роль цифровизации в трансформации бизнес-моделей, которая заключается в применении новых цифровых способов создания ценности. Для представленного исследования важным является тезис о том, что бизнес-модель может быть источником конкурентного преимущества компании, а сама концепция бизнес-модели объясняет, как фирма достигает своих стратегических целей [1].

Наиболее полную проработку вопроса моделирования различных бизнес-моделей представили на суд читателей швейцарский теоретик бизнеса, консультант и предприниматель Александр Остервальдер со своим коллегой, ученым в сфере информационных систем управления Ивом Пинье. Вместе со своей командой коллег и единомышленников — практиков по всему миру, авторы представили оригинальную концепцию анализа, построения и совершенствования бизнес-моделей, которой пользуются на сегодняшний день крупнейшие компании мира. Они описали как традиционные, так и новейшие бизнес-модели, а также принципы позиционирования бизнес-моделей в высококонкурентном рынке: «Бизнес-модель — это то, что отличает вас от других, это ваша уникальность, выраженная через взаимосвязи между самыми критичными

факторами вашего успеха. Бизнес-модель важнее миссии, стратегии и плана денежных потоков. Это основа вашего конкурентного преимущества» [4]. На сегодняшний день очень популярна бизнес-модель Остервальдера, состоящая из девяти структурных блоков: потребительские сегменты (ПС), ценностные предложения (ЦП), каналы сбыта (КС), взаимоотношения с клиентами (ВК), потоки поступления доходов (ПД), ключевые ресурсы (КР), ключевые виды деятельности (КД), ключевые партнеры (КП) и структура издержек (СИ) [4]. Данная концепция и принцип моделирования бизнес-моделей нашли широкое применение не только в теории, но и в практике. Данные разработки показаны в источнике на примерах, проводимых в крупнейших компаниях-гигантах в условиях развитой экономической системы (США, Европа). Научных исследований, описывающих применение данной методологической системы в условиях развивающегося российского рынка, немного.

Отечественные авторы Д. Е. Климанов и О. А. Третьяк также занимаются анализом этого вопроса, отмечая, что практика бизнеса, с которой непосредственно связано изучение бизнес-моделей, приводит к тому, что многие исследования проводятся в формате «кейс-стади» (*case study*), при которых авторы анализируют примеры конкретных компаний и их взаимодействия на рынке. В то же время наличие большого количества концептуальных работ и работ, основанных на качественных исследованиях, а также отсутствие консолидированных теоретических оснований в области анализа бизнес-моделей компаний ограничивают возможности обобщения результатов отдельных исследований по бизнес-моделям [1]. Одновременно с этим авторы отмечают, что дискуссия вокруг данной проблематики не утихает, и предлагают систематизировать и визуализировать подходы к изучению бизнес-моделей и предпринимают попытку показать возможности формирования концептуальной основы бизнес-модели на основе взаимного развития и обогащения различных управленческих подходов и дисциплин — стратегического менеджмента, маркетинга, логистики, сетевого подхода, а также продемонстрировать новые вызовы и траектории для будущего развития исследований бизнес-моделей [1].

Сколько бы ни было разработано описаний бизнес-моделей на сегодняшний день, всех их объединяет одно: цепочка создания ценности (М. Портер, 1985 г.) и способ доведения ее до потребителя с целью увеличения финансовых и иных выгод учреждения. Создание ценности выражается в процессе организации такого функционирования учреждения, при котором доведение ценности от компании до потребителя и получение выгод будет максимально результативным для обеих сторон. В связи с этим важно понимать механизмы распределения организационных процессов внутри компании, взаимоотношения и связи

между ее основными частями и структурными составляющими, партнерами, а также пониманием того, какие инвестиции и ресурсы необходимы для создания качественного и эффективного доведения ценностного предложения до конечного потребителя.

Бизнес на сегодняшний день существует в реалиях современного экономического пространства, который диктует свои правила игры. Компаниям просто жизненно необходимо при планировании менеджмента учитывать все нюансы и запросы потребителей, а также высокую конкуренцию, особенно в крупных городах, коим и является Санкт-Петербург. Единых законов и правил разработки бизнес-моделей в рамках определенного рынка нет. Каждая компания самостоятельно для себя выбирает свой путь развития и свою бизнес-модель в соответствии со своими стратегическими целями, задачами и корпоративными ценностями компании, опираясь на свой путь и особенности бизнес-процессов.

Уровень конкуренции в городе на рынке медицинских услуг высок. На рынке легальной коммерческой медицины Санкт-Петербурга продолжаем наблюдать плавный рост. Количество медицинских организаций в этом секторе продолжает увеличиваться: по данным *BusinessStat*, коммерческие медучреждения преобладают в общей численности организаций здравоохранения в Санкт-Петербурге. В среднем за 2018—2022 гг. на долю частных организаций приходилось 78,7% медучреждений города. Большинство коммерческих медицинских центров Санкт-Петербурга представлено небольшими по площади клиниками, оказывающими ограниченный перечень услуг. Ставка аренды остается на высоком уровне, что определяет формат частных клиник. Как правило, такие отделения расположены во всех районах мегаполиса в непосредственной близости к жилым домам и офисным центрам. В связи с тем, что медицинские услуги относятся к категории услуг первой необходимости, спрос на них не прекращает расти. Стагнация рынка во время пандемии COVID-19 выравнивается. Жители города продолжают обращаться в учреждения частной медицины [[t.me/rosexpert\\_consulting](https://t.me/rosexpert_consulting)].

Важную роль в данном контексте играют особенности системы государственного здравоохранения — в государственных медицинских учреждениях имеется соответствующее оборудование для диагностики, но наблюдаются недостаточное качество сервиса, неудобный режим работы и наличие очередей в процессе получения услуги. Это способствуют более частому обращению пациентов к услугам частной медицины. По соотношению «цена-качество» в основных услугах коммерческая и государственная медицина находятся примерно на одном уровне. Однако конкурентным преимуществом коммерческой медицины является сервис, повышенное внимание к пациенту. В связи с этим учреждение «РЖД-Медицина» в Петербурге, являясь частью самой крупной сети частных

учреждений здравоохранения в нашей стране, не может оставаться в стороне от реалий и трендов, которые диктует современный рынок медицинских услуг.

Клиническая больница «РЖД-Медицина» г. Санкт-Петербурга является крупнейшим многопрофильным лечебно-профилактическим учреждением на территории Северо-Западного федерального округа России с 110-летней историей. Год основания — 1914. Больница изначально функционировала как стационар для работников и сотрудников железной дороги, сегодня же это многопрофильное медицинское учреждение, обслуживающее всех желающих. Услуги учреждения доступны всем жителям Санкт-Петербурга, Ленобласти, других регионов России, а также ближнего и дальнего зарубежья. Имеются «замкнутые циклы» диагностики и лечения практически всех органов и систем. Предоставляется специализированная и скорая медицинская помощь, круглосуточно работает весь диагностический комплекс (КТ, МРТ, УЗИ, эндоскопия, денситометрия, внутрисосудистое УЗИ, ангиография). Оснащение передовым медицинским оборудованием. На базе больницы в настоящий момент осуществляется полный комплекс лечебных мероприятий, начиная с диагностики заболевания и постановки диагноза пациенту, заканчивая реабилитацией после проведенного лечения.

Направления лечения: гинекология, кардиология, неврология и восстановительное лечение, нейрохирургия, оториноларингология, челюстно-лицевая хирургия, микрохирургия глаза, общая хирургия, сосудистая хирургия, терапия, травматология, трансфузиология, урология, эндокринология, ревматология, онкология, пластическая хирургия, педиатрия, физиотерапия, стоматология и др. На протяжении последних двух лет по итогам выдвижения жителями Петербурга на первую городскую премию «Доктор Питер — частная медицина» клиника вошла в топ-10 лучших клиник и медицинских центров народного рейтинга «Признание» в номинациях «Многопрофильные клиники» и «Инструментальная диагностика», «Офтальмология».

Значимость учреждений «РЖД-Медицина» особенно важна также корпоративной составляющей. Клиника является исполнителем заказа холдинга ОАО «РЖД» в части сохранения профессионального здоровья и долголетия сотрудников компании с целью обеспечения безопасности движения поездов. Крупные многопрофильные медицинские учреждения сети оказывают медицинскую помощь по всем направлениям, в том числе и специализированную, высокотехнологичную. За 180 лет существования железнодорожной медицины сформированы уникальные методики, связанные с профессиональными рисками.

Клиническая больница «РЖД-Медицина» г. Санкт-Петербурга — одна из крупнейших клиник сети в Северо-Западном федеральном округе,

содержащая на корпоративном обслуживании сотрудников Октябрьской железнодорожной магистрали, функционирует на высококонкурентном рынке медицинских услуг. По результатам аналитических данных рынка составлены рейтинги медицинских учреждений [1]. В рейтинги включены юридические лица с основной отраслью «Деятельность в области здравоохранения», которые ведут деятельность на территории Санкт-Петербурга и чей декларируемый доход является максимальным в отрасли. Выручка включает все товары, работы и услуги, реализованные предприятием в ходе коммерческой деятельности. Поскольку предприятия отобраны по основному виду деятельности, доходы от реализации медицинских услуг являются основной частью учитываемой выручки. Клиника «РЖД-Медицина» г. Санкт-Петербурга по выручке от продаж занимает в этом рейтинге восьмое место.

Отметим, что стратегической целью организации является постоянное развитие учреждения и усиление компетенций, ориентированное на непрерывное повышение количественных и качественных показателей предоставления медицинских услуг пациентам. Ориентиром стратегического планирования, в частности, может служить повышение позиций учреждения в вышеназванном рейтинге до уровня топ-5, в данном срезе мы можем говорить о бизнес-модели компании как о механизме достижения стратегической цели. Следовательно, необходимо понять, как функционирует действующая бизнес-модель, какие разрывы в ней существуют, какие изменения и трансформации можно с ней произвести для того, чтобы устранить разрывы и усилить эффективность ее функциональности во имя достижения поставленной стратегической цели.

Любая бизнес-модель, как сочетание механизмов доведения потребительской ценности до конечного потребителя с параллельной конверсией данного процесса в прибыль компании, состоит из нескольких составляющих элементов, в которых так или иначе присутствует эта ценность. Самые, на наш взгляд, важные элементы цепочки следующие:

— ресурсы учреждения для создания и доведения до потребителя ценностей;

— механизмы создания услуг, заключающих в себе ценности;

— потребитель и его ценностные ожидания;

— механизмы и способы доведения ценности до потребителя;

— как результат: получение прибыли от качественного доведения до потребителя ценности.

Ценность — ключевая составляющая любой бизнес-модели. Для медицинского учреждения ценность имеет наиважнейшее значение не только в контексте получения конечных экономических выгод, но главное — в контексте взаимоотношений с конечными потребителями, пациентами. А поскольку запрос человека, обращающегося в медицинское учреждение, всегда имеет крайне личностный аспект, касающийся

здоровья человека, то качество транспортировки этой ценности от начального этапа создания до конечного этапа получения ценности пациентом имеет наиважнейшее значение. В связи с этим для анализа существующей бизнес-модели учреждения мы обязаны слушать и слышать нашего пациента. Для получения данных о мнении пациентов, был проведен ряд качественных и количественных исследований. На этот фактор особо обращает внимание и А. Остервальдер, отмечая, что точку зрения потребителя обязательно нужно учитывать при дизайне бизнес-моделей. Успех инноваций требует глубокого понимания нужд, среды, ежедневной деятельности потребителя, его забот и источников радости [4].

На основе данных, полученных при анализе результатов качественных и количественных исследований, проведенных на выборке, представленной пациентами клиники, составлены карты эмпатии — инструмент визуализации идей, разработанный компанией *XPLANE*, которую описывает А. Остервальдер. Этот инструмент, который поможет выйти за пределы чисто демографических характеристик потребителя и лучше понять его среду, поведение, проблемы и радости. «В результате вы получите более успешную бизнес-модель, так как профиль потребителя поможет создать лучшее ценностное предложение, более удобные и наиболее подходящие для клиентов пути взаимодействия» [4]. Ориентация на клиента — это тренд, который нельзя игнорировать. Исследователи консалтинговой компании *RosExpert* провели исследование о профиле руководителей, которые управляют российским бизнесом сейчас и будут управлять в 2026 г. Одной из стратегических компетенций, попавших в «Профиль успеха — 2026», является «Ориентация на клиента»: в ближайшем будущем умение видеть потребности клиентов как ключевой приоритет, находить оптимальные решения для удовлетворения их текущих и будущих потребностей, выстраивать с клиентами продуктивные долгосрочные отношения или создавать системы, способные эти отношения формировать и поддерживать [[t.me/rosexpert\\_consulting](https://t.me/rosexpert_consulting)].

Для понимания восприятия ценности медицинских услуг нами были проведены глубинные интервью и анкетирование на выборке пациентов — работниках локомотивных бригад железнодорожной магистрали Октябрьского полигона, которые получали медицинские услуги как в стационаре, так и в амбулаторно-поликлиническом звене учреждения. В результате были выявлены ценности и ориентиры, которые считаем правильным использовать в качестве основополагающих факторов при формировании дальнейшей системы функционирования учреждения и анализе механизмов доведения ценности до потребителей медицинских услуг, и, как следствие, для трансформации существующей бизнес-модели (табл.).

Таблица

Выявленные ценности	Физические лица, стационар, % опрошенных	Физические лица, поликлиника, % опрошенных	Среднее значение
Экономия денежных средств	15	21	18
Географическая доступность	9	27	18
Качество оказания медицинских услуг, квалификация специалистов	39	31	35
Сервисная составляющая (скорость обслуживания, клиентоориентированность персонала)	27	16	21,5
Другое	10	5	7,5

По результатам исследований среди выявленных ценностей наиболее важными и часто упоминаемыми были «сервисные» запросы. В учреждении разработаны нормы профессиональной этики, регулярно проводится работа с кадровым составом по усилению клиентоориентированности, но очевидно, что этих мер недостаточно. Требуется более тщательные, детальные организационные изменения внутри устоявшихся механизмов взаимодействия с клиентами и способы доведения до них ценностей компании.

В связи с этим выявленные ценности для потребителя, такие как качество лечения и пациентоориентированность, перекликаются с корпоративными ценностями нашей компании, среди которых: здоровье, профессионализм, качество, ответственность, пациентоориентированность. Также нами был проведен анализ пути пациента, в результате которого была выявлена необходимость трансформации существующих бизнес-процессов в сторону усиления клиентоцентричности бизнес-модели.

Помимо этого был проведен анализ внешней и внутренней среды клиники, ведь при любом анализе всегда более точные результаты дает применение комплексного системного подхода. В результате мы получили более объективный анализ составляющих частей существующей бизнес-модели компании в условиях конкретного сочетания внутренних и внешних факторов в актуальной на момент исследования конъюнктуре. Мы сделали вывод, что, хотя бизнес и подвержен сильному влиянию со стороны внешней среды, высокой конкуренции, рыночная позиция клиники устойчива. Недостатки были выявлены именно на этапе функционирования механизмов доведения ценностей компании до конечного потребителя.

В результате было принято решение о трансформации имеющейся бизнес-модели и стратегии управления клиникой. Уточним, что стратегию здесь мы рассматриваем как управление имеющимися ресурсами. И для того чтобы выполнять новые задачи, нужно и ресурсами управлять по-другому, по-новому расставить акценты. Ведь создание новой структурной единицы компании — это новые должности, трансформация штатного расписания, перестройка функционирующих подразделений.

Теория трансформаций бизнес-моделей также тщательно изучена представителями экономической науки. В частности, А. Остервальдер говорит о том, что ближе всего к непобедимости подошли те организации, которые постоянно обновляются перед лицом подрывных изменений. Эти компании управляют портфелем существующих бизнес-моделей, которые используют и постоянно совершенствуют. Одновременно они управляют портфелем новых бизнес-моделей, которые исследуют с целью систематического генерирования новых факторов роста [3].

Обзор научных теоретических выкладок о трансформациях бизнес-моделей изучен в работе отечественных ученых, в которых говорится о шести стратегиях трансформации бизнес-модели, выбор которой зависит от ряда факторов внешней и внутренней среды организации: 1) сохранение статус-кво; 2) улучшение бизнес-модели; 3) дополнение существующей бизнес-модели новой; 4) синтез старой и новой бизнес-моделей; 5) переход к новой бизнес-модели; 6) уход с рынка. В исследованиях говорится об анализе связи между бизнес-моделью предприятия, его конкурентоспособностью и стратегией, подчеркивается влияние на конкурентоспособность отрасли (компании) условий для развития бизнеса в стране, а также факторов глобальной среды. Несмотря на высокую степень изученности проблем конкуренции, конкурентных преимуществ, научная дискуссия о содержании данных понятий продолжается [1].

Возвращаясь к предмету нашего исследования, напомним, что нами был сделан вывод о необходимости изменения структуры организации для лучшего взаимодействия с потребителями, изменения качества внутренних связей между структурными подразделениями, а после выстраивания четкой и отлаженной сервисной составляющей. Только в результате этого возможно будет достичь стратегические цели и увеличить долю присутствия на рынке медицинских услуг. Выявление разрывов дало нам возможность сконцентрироваться на тех участках пути пациента, которые действительно требуют внедрения изменений. Инициативы по их устранению позволят осуществить оптимизацию бизнес-процесса и оказать влияние на принятие эффективных управленческих решений по усилению конкурентной устойчивости учреждения.

В связи с этим было принято решение о трансформации бизнес модели в части механизмов и способов доведения ценностей компании до потребителя, а именно: изменение системы сервисной составляющей деятельности клиники в виде внедрения принципиально новой организационной структуры внутри учреждения — Центра клиентского сервиса. Было сделано предположение, что с внедрением центра будут максимально сведены на нет имеющиеся разрывы и «узкие» места в модели пути пациента, а также будут достигнуты цели по повышению удовлетворенности пациентов услугами клиники и повышению ее конкурентной устойчивости на рынке.

Внедрение Центра клиентского сервиса оптимизирует бизнес-процессы при оказании медицинских услуг и повысит лояльность пациентов, что, в свою очередь, позитивно скажется на имидже учреждения, а также будет способствовать достижению стратегической цели компании. На основе среднесрочной стратегии нами был разработан более детальный стратегический план с перспективой реализации в один календарный год. В данном случае среднесрочная стратегия определила точечные векторы действия и целевые ориентиры, а стратегический план преобразовал их в конкретные мероприятия, реализуемые в соответствии с плановым финансированием.

Центр клиентского сервиса клиники был создан путем объединения и централизации управления уже имеющихся трех крупных регистратур, расположенных в различных структурных подразделениях клиники. Центр клиентского сервиса был создан в виде самостоятельной структурной единицы, в своей деятельности руководствуется законодательством РФ, нормативными документами и методическими материалами по вопросам выполняемой работы, уставом учреждения, приказами, распоряжениями и регламентами руководства, а также приказами, распоряжениями и регламентами вышестоящих структурных подразделений сети. Отметим, что, следуя актуальному тренду цифровизации бизнес-процессов на современном рынке услуг, мы усовершенствовали организационно-техническое обеспечение деятельности Центра. Он начал осуществлять свою деятельность во взаимодействии со структурными подразделениями учреждения с целью повышения скорости обслуживания пациентов.

Основными задачами Центра являются:

— обслуживание пациентов в рамках основной деятельности учреждения: регистрация пациентов в системе электронного документооборота, запись на прием к специалистам, оформление всех необходимых документов, консультирование по предоставлению медицинских услуг, согласование и прием оплаты денежных средств, предотвращение и разрешение конфликтных ситуаций;

— разработка и внедрение стандартов обслуживания пациентов на всех этапах взаимодействия с ними в рамках оказания медицинских услуг;

— разработка и внедрение системы мониторинга и аналитики удовлетворенности пациентов учреждения качеством оказываемых медицинских услуг;

— разработка и внедрение системы непрерывного обучения персонала и контроля в области клиентского сервиса;

— организация системы взаимодействия и эффективного реагирования на обращения пациентов, обратная связь с ними.

Функции Центра:

— организация и ведение системной работы с обратной связью от пациентов: обращениями, предложениями, жалобами, благодарностями;

— изучение потребностей пациентов;

— использование обратной связи от пациентов в качестве основы для разработки и внедрения новых услуг, повышающих уровень сервисной привлекательности учреждения, работу в электронных системах, внесение предложений по их оптимизации с целью повышения эффективности системы взаимодействия всех подразделений учреждения друг с другом для максимальной простоты и комфорта получения медицинских услуг пациентами;

— участие во внедрении системы менеджмента качества.

Центр клиентского сервиса имеет право получать от всех подразделений учреждения информацию, необходимую для работы отдела в строго установленные сроки, вносить на рассмотрение непосредственного руководителя предложения по совершенствованию своей деятельности. Права, предоставленные Центру, реализует начальник Центра, а также сотрудники Центра в соответствии с установленными должностными инструкциями.

Для наглядности процессов функционирования Центра применим инструмент стратегической карты — это метод анализа бизнес-процессов, который отслеживает бизнес-производительность по перспективам, целям и метрикам (рис.).

Мы провели анализ четырех важных метрик бизнес-модели: финансы, клиенты, бизнес-процессы и внутренняя среда. С помощью карты стратегии мы увидим сбалансированность этих показателей между собой.

Финансовая составляющая показывает материальные результаты реализации стратегии. Показатели прибыльности компании, объемов продаж являются отсроченными во времени индикаторами, они определены временными рамками стратегического планирования, проанализировав которые с течением времени, мы в итоге сделаем окончательный вывод об успехе стратегии внедрения новой структуры — Центра клиентского сервиса.



**Рис. Карта стратегии клиентского сервиса**

Клиентская составляющая определяет предложение потребительской ценности для потребителей медицинских услуг. Потребительское предложение в данном случае — условие, при котором нематериальные активы создают стоимость. Если клиенты ценят неизменно высокое качество оказываемых медицинских услуг, то компетенции и умения сотрудников Центра клиентского сервиса, системы и процессы, которые оказывают качественные услуги, имеют высокую ценность для учреждения. Непрерывное соответствие действий и ресурсов учреждения предложению потребительской ценности пациентов является решающим фактором воплощения стратегии в жизнь.

Составляющая внутренних бизнес-процессов определяет несколько важнейших процессов, которые имеют решающее значение в реализации стратегии по формированию новой структуры клиентского сопровождения. Это непосредственная реализация мероприятий по созданию нового Центра клиентского сервиса.

Составляющая обучения и развития отражает те нематериальные активы, которые являются наиболее важными для стратегии и без создания которых даже имеющиеся материальные ресурсы окажутся неэффективными.

В результате составления карты стратегии, мы видим, что все четыре составляющие связаны между собой причинно-следственными отношениями. Доход компании может быть увеличен только тогда, когда пациенты будут получать медицинские услуги, которые максимально соответствуют их ожиданиям. Увеличению продаж и повышению лояльности пациентов способствуют четко организованные внутренние

бизнес-процессы. И наконец, нематериальные активы, поддерживающие осуществление внутренних процессов, представляют основание для стратегии. Таким образом, с помощью четкого планирования и соответствия реализуемой стратегии ожиданиям потребителей медицинских услуг, с формированием структуры нового Центра клиентского сервиса возможно достижение целевых показателей, что приведет к увеличению доходности учреждения, а, следовательно, и повысит конкурентную устойчивость учреждения на рынке медицинских услуг региона.

За время первого года работы Центра клиентского сервиса уже улучшились показатели уровня удовлетворенности пациентов сервисной составляющей учреждения. Количество доли удовлетворенных пациентов клиники от числа опрошенных увеличилось с 22% (до внедрения изменений бизнес-модели) до 37% (спустя год работы Центра клиентского сервиса). Мы произвели расширение и углубление уровня предоставляемого пациентам сервиса, в результате чего происходит закономерное повышение качества обслуживания пациентов с выходом на соответствие современным требованиям к сервису в сфере легальной коммерческой медицины.

Реализация программы формирования и развития Центра клиентского сервиса в клинике позволяет увеличить не только финансовые показатели деятельности учреждения, но и количество обслуживаемого населения, увеличить занимаемую долю на рынке медицинских услуг. Реализация данной программы позволяет поднять престиж и привлекательность клиники для пациентов и создать прочную основу для дальнейшего развития учреждения, повысить ее клиентоцентричность, а как следствие, и конкурентоустойчивость.

Отметим важность и значимость проведенных преобразований не только для развития учреждения и дальнейшего совершенствования качества оказываемых услуг, но и для развития и укрепления качества производственной медицины, которая не стоит на месте, а развивается, идет в ногу со временем.

В 2024 г. клинической больнице «РЖД-Медицина» г. Санкт-Петербурга исполнится 110 лет со дня основания, а железнодорожной медицине в целом исполняется 180 лет. Все эти годы железнодорожная медицина была и остается в числе лидеров здравоохранения России. Мы всегда стоим на пути и продолжаем путь созидания и развития. На сегодняшний день ведомственные учреждения здравоохранения «РЖД-Медицина» открыты для всех категорий граждан, но приоритетным направлением функционирования системы остается обеспечение безопасности движения поездов, сохранения профессионального долголетия работников железнодорожной магистрали. Поэтому такое огромное значение уделялось проведению в 2023 г. Года здоровья в учреждениях

холдинга ОАО «РЖД». Целью проекта было широкое информирование населения о рисках и методах профилактики распространенных заболеваний: диабета, онкологии, болезней сердца, сосудов, легких и других. На постоянной основе мы проводим для работников железнодорожной магистрали обучающие семинары, лекции, консультации специалистов, открытые сессии, в том числе врачей отраслевых клиник. Концепция здорового образа жизни ОАО «РЖД» на 2020—2025 годы предполагает в том числе приобщение сотрудников холдинга к спорту, делая акцент не на спорт высоких достижений, а на физкультуру и ежедневную заботу о своем здоровье. Помимо этого для железнодорожников предложена расширенная программа диспансеризации с учетом персонифицированного подхода к контролю здоровья, создана система раннего выявления факторов риска, акцентируется внимание на профилактике заболеваний. Специальные выездные бригады проводят осмотры, опросы, скрининги, вовлекают сотрудников в мероприятия специализированных недель отказа от курения, борьбы с онкологическими заболеваниями, заботы о женском здоровье и др.

Мы постоянно стремимся соответствовать актуальным трендам цифровизации, развития онлайн-услуг, показавшим свою эффективность в период пандемии COVID-19, повышаем доступность оказания медицинской помощи благодаря развитию потенциала телемедицинских технологий, внедрению центров дистанционного анализа данных лучевых и функциональных исследований, внедрению научных разработок искусственного интеллекта в процесс оказания медицинской помощи. Также мы активно развиваем оказание выездных услуг на территории заказчика с помощью передвижного медицинского комплекса, предоставляя возможность получить медицинскую помощь жителям отдаленных участков региона, где медицинская помощь представлена недостаточно, а также работникам предприятий, которым стало возможно провести медицинские осмотры, вакцинацию, диагностические исследования и оказать консультирование узких специалистов без отрыва от производства. На сегодняшний день проводятся сетевые акции, когда задействованы все желающие. Организовываются выездные мероприятия, просветительские и профилактические занятия на предприятиях ОАО «РЖД», которые проводят высококвалифицированные специалисты клиники. Благодаря данным активностям медицинские услуги становятся еще более доступными, оперативными и качественными.

Подводя итог, отметим, что трансформация бизнес-модели клиники «РЖД-Медицина» Санкт-Петербурга в итоге позволяет ставить новые цели и планомерно их достигать, продолжая поддерживать высокую планку клиентского сервиса и качества медицинской помощи, в первую очередь, работникам железнодорожной магистрали, определяя свою главную

функцию — обеспечение безопасности движения поездов. Разработка и создание новой бизнес-модели управления клиникой позволили нам осуществить оптимизацию бизнес-процессов, устранить разрывы и усилить конкурентную устойчивость клиники. Тем самым функционирование новой бизнес-модели в рамках стратегии управления учреждением привело к оказанию более качественной медицинской услуги пациенту, что обеспечивает быстрое и точное доведение ценностей компании до конечного потребителя и, как следствие, приводит к успешному достижению стратегических целей.

### Литература

1. Капустина, Л. М. Стратегии трансформации бизнес-моделей производителей дорожно-строительной техники в условиях конкуренции с иностранными компаниями / Капустина Л. М., Изакова Н. Б., Коровина Е. И. // Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика. — 2023. — № 1. — С. 164—190 // <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0105-6-2023-1-121-141>.
2. Краевский, И. С. Эволюция определения термина «бизнес-модель» / И. С. Краевский // Вопросы инновационной экономики. — 2011. — № 8. — С. 10—14 // <http://inec.enjournal.net/article/1079/>
3. Остервальдер, А. Непобедимая компания: Как непрерывно обновлять бизнес-модель вашей организации, вдохновляясь опытом лучших / А. Остервальдер. — Москва : Альпина Паблишер, 2021.
4. Остервальдер, А. Построение бизнес-моделей / А. Остервальдер. — Москва : Альпина Паблишер Бизнес, 2017.

### References

1. Kapustina, L. M. Strategii transformatsii biznes-modeley proizvoditeley dorozhno-stroitel'noy tekhniki v usloviyakh konkurentsii s inostrannymi kompaniyami [Strategies for transforming business models of manufacturers of road construction equipment in conditions of competition with foreign companies] / Kapustina L. M., Izakova N. B., Korovina Ye. I. // Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 6. Ekonomika. — 2023. — № 1. — S. 164—190 // <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0105-6-2023-1-121-141>.
2. Krayevskiy, I. S. Evolyutsiya opredeleniya termina «biznes-model'» [Evolution of the definition of the term “business model”] / I. S. Krayevskiy // Voprosy innovatsionnoy ekonomiki. — 2011. — № 8. — С. 10—14 // <http://inec.enjournal.net/article/1079/>
3. Osterval'der, A. Nepobedimaya kompaniya: Kak nepreryvno obnovlyat' biznes-model' vashey organizatsii, vdokhnovlyayas' opytom luchshikh [Invincible company: How to continuously update the business model of your organization, inspired by the experience of the best] / A. Osterval'der. — Moskva : Al'pina Pablisher, 2021.
4. Osterval'der, A. Postroyeniye biznes-modeley [Building business models] / A. Osterval'der. — Moskva : Al'pina Pablisher Biznes, 2017.

## По итогам конференции

---

УДК 347.79

**Баранова Ксения Сергеевна,**

Институт международного транспортного менеджмента,  
Государственный университет морского и речного флота  
имени адмирала С. О. Макарова

**Бондаренко Павел Анатольевич,**

Академия водного транспорта,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Герасимов Иван Николаевич,**

Государственный университет морского и речного флота  
имени адмирала С. О. Макарова

**Ибрагимов Имран Расим оглы,**

Институт Международного транспортного менеджмента,  
Государственный университет морского и речного флота  
имени адмирала С. О. Макарова

**Ивакин Виктор Иванович,**

кандидат юридических наук, доцент,  
Юридический институт,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Камкова Анастасия Сергеевна,**

Юридический институт,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Комендантов Кирилл Иванович,**

Государственный университет морского и речного флота  
имени адмирала С. О. Макарова

**Лузина Анна Анатольевна,**

Институт Международного транспортного менеджмента,  
Государственный университет морского и речного флота  
имени адмирала С. О. Макарова

**Рублев Сергей Александрович,**  
Юридический институт,  
Российский университет транспорта (МИИТ),  
компания «Росатомфлот»

**Сергута Сергей Владимирович,**  
Юридический институт,  
Российский университет транспорта (МИИТ),

**Сырцов Станислав Александрович,**  
компания «Росатомфлот»

**Ушакова Екатерина Дмитриевна,**  
Институт Международного транспортного менеджмента,  
Государственный университет морского и речного флота  
имени адмирала С. О. Макарова

**Щербаков Егор Сергеевич,**  
Институт Международного транспортного менеджмента,  
Государственный университет морского и речного флота  
имени адмирала С. О. Макарова

**Обзор Международной научно-практической конференции  
«Актуальные проблемы морского и речного права  
в современных геополитических условиях»  
(Российский университет транспорта (МИИТ),  
Москва, 18 октября 2023 года)**

**Аннотация.** В Российском университете транспорта состоялась первая международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы морского и речного права в современных геополитических условиях». Мероприятие объединило более 120 участников — от Заполярья до Владивостока, в числе которых: руководители морской и речной транспортной отрасли, ученые и ведущие специалисты по международному морскому праву, а также представители отраслевых учебных заведений и международные эксперты из Минска, Греции, Туниса и др. В ходе дискуссии присутствующие обсудили актуальные вопросы международного морского и речного права, а именно практические аспекты работы морской отрасли и проблемы ее правового регулирования; подробно остановились на проблеме автономного судоходства в российской правовой системе; рассказали участникам о

применении цифровых технологий на морском и речном транспорте. Особый интерес участников вызвала дискуссия о правовой защите национальных интересов России в Арктике, развитии Северного морского пути, роли России в борьбе с международным морским пиратством, а также правовом положении капитана судна, его полномочиях, функциях и ответственности. В завершении участники конференции отметили тесную связь правовой науки с практикой, активную позицию кафедры «Морское право и международное право» Юридического института РУТ (МИИТ) в подготовке специалистов для морской и речной транспортной отрасли.

**Ключевые слова:** морское право; автономное судоходство; страхование грузов.

**Kseniya S. Baranova,**

“International Transport Management” Institute,  
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

**Pavel An. Bondarenko,**

Water Transport Academy,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Ivan N. Gerasimov,**

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

**Imran R. Ibragimov,**

“International Transport Management” Institute,  
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

**Viktor Iv. Ivakin,**

Candidate of Law, associate professor,  
Law Institute,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Anastasiya S. Kamkova,**

Law Institute,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Kirill Iv. Komendantov,**

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

**Anna An. Luzina,**

“International Transport Management” Institute,  
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

**Sergey Al. Rublev,**

Law Institute,  
Russian University of Transport (MIIT),  
Company “Rosatomflot”

**Sergey V. Serguta,**

Law Institute,  
Russian University of Transport (MIIT),

**Stanislav Al. Syrtsov,**

Company “Rosatomflot”

**Ekaterina D. Ushakova,**

“International Transport Management” Institute,  
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

**Egor S. Shcherbakov,**

“International Transport Management” Institute,  
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

**Review of the International Conference “Urgent Issues  
of the Maritime and Inland Water Law in the Current  
Geopolitical Conditions”  
(Russian University of Transport (MIIT),  
Moscow, October 18, 2023)**

**Abstract.** The first international research and practical conference “Urgent Issues of the Maritime and Inland Water Law in the Current Geopolitical Conditions” took place at the Russian University of Transport. The event brought together more than 120 participants from the Arctic to Vladivostok, including managers of the maritime and river transport industry, scientists, and leading specialists in international maritime law, as well as representatives of industry educational institutions and international experts from Minsk, Greece, Tunisia, etc. During the discussion, the participants discussed topical issues of international maritime and river law, namely the practical aspects of the work of the maritime industry and the problems of its legal regulation; dwelt in detail on the problem of autonomous shipping in the Russian legal system; told participants about the use of digital technologies in sea and river transport. Interest of the participants was risen by the discussion on the legal protection of Russia’s national interests in the Arctic, the development of the Northern

Sea Route, Russia's role in the fight against international maritime piracy, as well as the legal status of the ship's captain, his powers, functions, and responsibilities. In conclusion, the conference participants noted the close connection between legal science and practice, the active position of the Department of Maritime Law and International Law of the Law Institute of RUT (MIIT) in training specialists for the maritime and river transport industry.

**Keywords:** maritime law; autonomous shipping; cargo insurance.

---

**Баранова Ксения Сергеевна**

### **Автономные морские суда: проблемы, связанные с деятельностью морских портов**

На сегодняшний день целый ряд проблем автономного судоходства связан с управлением морскими надводными автономными судами (МАНС) в морском порту. К примеру, возможность предотвращения столкновения и определение ответственности в случае, если оно все же произошло, — это особенно актуальные вопросы для портов с повышенным грузопотоком, где существует значительный риск столкновения.

Так, в крупнейший по грузообороту порт в мире — Шанхай за сутки входят порядка 100 крупных судов. Некоторым из них приходится идти поперек течения, что повышает опасность столкновения. Учитывая, что ширина реки Хуанпу, на которой расположен порт, составляет всего 400 м, многие современные суда не смогут избежать возможного столкновения из-за своих внушительных размеров.

Несмотря на отсутствие экипажа, МАНС не освобождаются от выполнения требований Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море, 1972 года (*COLREG*), согласно которой каждое судно должно оценивать опасность столкновения путем постоянного визуального и слухового наблюдения. Требования данной Конвенции распространяются на акватории морских портов, за исключением случаев, когда в них действуют особые местные правила.

Так как автономное судно предполагает наличие сложных технологических систем для полного ситуационного оповещения, следование нормам указанной выше Конвенции представляется вполне выполнимым. Более того, наличие на судне таких систем, а также четкого алгоритма действий помогут избежать влияния человеческого фактора, из-за которого происходит большинство морских аварий [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-ispolzovaniya-avtonomnyh-sudov> (дата обращения: 25 октября 2023 г.)]. Однако и здесь нельзя с полной уверенностью утверждать, что автоматизированные

системы управления, которые подвержены сбоям, могут полностью заменить человеческий опыт и мастерство.

В соответствии со ст. 63 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации капитан судна при столкновении с другим судном обязан оказать помощь его пассажирам и членам экипажа (при отсутствии серьезной опасности для своего судна, пассажиров и экипажа). Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» внес в данную статью положение, согласно которому эта обязанность возлагается и на внешнего капитана полностью автономного судна. Однако возможность оказания помощи судном, не имеющим экипажа на борту, представляется сомнительной.

Кроме того, возникает еще одна проблема: правовые последствия столкновения МАНС с другим судном в акватории морских портов. Вышеупомянутый Федеральный закон устанавливает, что лицом, ответственным за управление автономным судном, является внешний капитан. При этом указывается, что в случае причинения автономным судном вреда третьим лицам и морской среде солидарную ответственность несут: владелец, собственник автономного судна, организация, компетентная в области автономного судоходства и даже разработчик программного обеспечения.

Отсюда можно сделать вывод, что вопрос, кто же в конечном итоге должен нести ответственность за действия автономного судна в той или иной ситуации и каков размер этой ответственности, до сих пор является открытым.

В случае, если ответственность за причиненный вред будет возлагаться на персонал, управляющий автономным судном с берега, возникает вопрос о требованиях, предъявляемых к этому персоналу [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/genezis-regulirovaniya-pravootnosheniy-v-oblasti-avtonomnogo-nadvodnogo-sudohodstva> (дата обращения: 25 октября 2023 г.)]. Иными словами, необходима разработка нормативной базы, которая бы регулировала требования, предъявляемые к внешнему экипажу, осуществляющему контроль над судами с берега, а также определяла бы конкретные меры ответственности. Все это поспособствовало бы повышению эффективности предотвращения столкновения морских автономных судов.

Помимо прочего, сложность вызывает правовая регламентация лоцманской проводки автономных судов. Возвращаясь к разговору о крупнейших портах, стоит отметить, что такие порты зачастую представляют собой затруднительные районы для судоходства по различным причинам. Например, заход в вышеупомянутый порт Шанхай, кроме всего прочего, осложнен образованием песчаных отмелей,

затрудняющих движение судов, поэтому здесь как никогда важна работа лоцманов.

Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ вносит соответствующие изменения, регламентирующие особенности лоцманской проводки автономных морских судов, в Кодекс торгового мореплавания РФ и Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. Так, на автономных судах предусматривается наличие отдельного помещения для лоцмана (при длительности проводки более 4 часов), т.е. предполагается нахождение лоцмана на борту судна. Так как капитан судна (внешний капитан) при этом находится на берегу, взаимодействие его с лоцманом в традиционном понимании будет невозможным.

Все это означает, что на судне должны присутствовать средства мгновенной связи с берегом, а лоцман, в свою очередь, должен иметь доступ к системе управления, иначе его работа становится бессмысленной. Кроме того, присутствие лоцмана на борту МАНС во время его плавания и захода в порт ставит под вопрос саму автономность судна, а также эффективность его эксплуатации, ведь одним из главных преимуществ автономных судов является отсутствие расходов на содержание членов экипажа и помещений, предназначенных для их проживания.

Не менее важным является вопрос о прохождении формальных процедур, с которыми неизбежно сталкивается судно при заходе в порт. Речь идет о пограничных и таможенных процедурах, за выполнение которых, как правило, несет ответственность судовая команда [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-ispolzovaniya-autonomnyh-sudov> (дата обращения: 25 октября 2023 г.)]. В случае, когда в порт заходит автономное морское судно, не имеющее экипажа на борту, выполнять данные процедуры и отвечать за предполагаемые нарушения будет некому. Следовательно, береговые службы будут вынуждены перестроить всю систему работы.

Подводя итог, важно подчеркнуть, что на современном этапе развития морского судоходства заход в порт и лоцманская проводка все еще требуют непосредственного участия экипажа. Более того, существующее на данный момент законодательство до сих пор исходит из парадигмы нахождения на борту судна экипажа, управляющего им (внедрение Международного кодекса для морских автономных надводных судов в качестве обязательного регулятора МАНС планируется лишь к 2028 г.), поэтому важно совершенствовать не только технические аспекты, но и правовую основу этой отрасли.

**Герасимов Иван Николаевич**

## **Государственно-частное партнерство как механизм преодоления санкционного давления в судоходной отрасли: особенности правового регулирования**

Современное развитие России обусловлено проблемами геополитического характера, поставивших на повестку дня поиск путей преодоления беспрецедентного санкционного давления со стороны западных стран и США. Можно отметить, что оно затронуло практически все сферы экономики страны, включая такую инфраструктурную отрасль, как судоходную. Очевидно, что образовавшая в результате этого ограниченность бюджетных средств диктует необходимость привлечения государством внебюджетных источников для решения вопросов отрасли, которое возможно в рамках такого механизма, как государственно-частное партнерство (далее — ГЧП).

О востребованности ГЧП в рассматриваемой сфере свидетельствуют, например, данные «Росморпорта», в соответствии с которыми объем финансирования развития инфраструктуры морского транспорта в 2019—2024 гг. составляет 817, 4 млрд руб. Из них — средства федерального бюджета — 125 млрд руб., внебюджетное финансирование — 692, 4 млрд руб. [URL:[https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya\\_deyatelnosti/portyi\\_rf/infrasturkutrnyie\\_proektyi\\_v\\_sfere\\_morskogo\\_transporta/?ysclid=lnyt7aleew258794175](https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf/infrasturkutrnyie_proektyi_v_sfere_morskogo_transporta/?ysclid=lnyt7aleew258794175)]

Вместе с тем при разработке нормативных актов о ГЧП в различных сферах жизнедеятельности общества не всегда учитываются их отраслевые особенности.

Так, специфика судоходной отрасли проявляется в том, что она: 1) относится к транспортной сфере; 2) является инфраструктурной отраслью, имеющей ярко выраженный инвестиционный характер; 3) имеет сложную структуру, включающую такие звенья, как перевозка, портовая инфраструктура, водные пути, судостроительная (судоремонтная) промышленность; 4) включает объекты инфраструктуры, находящиеся в государственной или региональной собственности, что предопределяет вид модели ГЧП в зависимости от их правового режима; 5) характеризуется высокой капиталоемкостью и долгосрочным характером инвестиционных вложений (от 15 до 50 лет); 6) имеет многочисленные риски политического и экономического характера; 7) функционирует в рамках национальных и международно-правовых режимов пространственных пределов.

Очевидно, что указанные характеристики судоходной отрасли должны быть отражены и в правовом регулировании использования в ней

механизмов ГЧП. Считаем, что специфику такого регулирования необходимо рассматривать через призму такого элемента, как объект соглашения о ГЧП, правовой режим которого имеет межотраслевой характер.

Общие контуры правового регулирования ГЧП, как механизма экономического сотрудничества государства и частного бизнеса, регулируются нормами Конституции РФ, а также нормами многочисленных международных договоров РФ, отражающих специфику различных отраслей экономики. Отдельные аспекты ГЧП регулируются нормами Гражданского, Земельного, Бюджетного и других кодексов.

Модельные же контуры в сфере судоходной отрасли заложены в нормах двух основополагающих актах общего характера — Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

Считаем, что в механизме ГЧП основополагающим элементом является объект соглашения о ГЧП (концессионного соглашения), так как именно его правовой режим предопределяет правовой статус его сторон. В рассматриваемой отрасли в обоих случаях ФГУП «Росморпорт» выступает в качестве публичной стороны. Законодатель определил требования к частному партнеру, которые не будем анализировать. Отметим лишь, что в механизме ГЧП правовой статус иностранного частного партнера жестко регламентирован: он не может являться стороной соглашения о ГЧП напрямую (ст. 5 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ). Подобного ограничения нет в Федеральном законе «О концессионных соглашениях». Указанное имеет особое значение для применения ГЧП в судоходной отрасли, так как ее функционал предполагает международное сотрудничество.

Перечень объектов рассматриваемой отрасли указан в Федеральном законе от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ и в Федеральном законе «О концессионных соглашениях». Речь идет о портах (морских, речных, специализированных) и объектах их инфраструктур (кроме являющихся объектами федеральной собственности), включая искусственные земельные участки, портовые гидротехнические сооружения, а также о судах морского, речного, смешанного типа (река—море) и судах, осуществляющих ледокольную проводку, гидрографическую, научно-исследовательскую деятельность, паромные переправы, о плавучих и сухих доках (за исключением объектов, находящихся в государственной собственности и не подлежащих передаче в частную собственность). Детализация правового режима указанных объектов ГЧП содержится в Федеральном законе от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в

Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Отраслевой перечень объектов судоходной отрасли содержится и в ряде подзаконных актов стратегического характера. Среди них необходимо отметить Стратегию развития судостроительной промышленности на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р), а также Морскую доктрину Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512). Именно в них частный бизнес может получить сведения об основных направлениях морской деятельности с тем, чтобы определить сферу возможного партнерства с государством. Оценка инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры содержится в Долгосрочной программе развития ФГУП «Росморпорт» на период 2017—2030 годов (утверждена распоряжением Росморречфлота от 30 декабря 2022 г. № ЗД-499-р) и в ряде других подзаконных актов.

Наличие указанных нормативных правовых актов позволяет маневрировать в условиях санкционного режима путем выбора первоочередных проектов ГЧП в судоходной отрасли с целью минимизации кризисных явлений последних лет.

Вместе с тем значительный объем правовых актов затрудняет, на наш взгляд, принятие решения частного партнера о его участии в ГЧП. Очевидно, что назрела необходимость создания единой информационной системы федерального уровня, позволяющей работать с частными партнерами по вопросам проектов ГЧП. Отметим, что ее компетенция не должна дублировать компетенцию действующего Национального центра ГЧП.

Анализ правовых актов позволяет констатировать, что в Федеральном законе от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ отсутствует перечень правовых форм ГЧП, кроме указания на концессионные соглашения и соглашения о ГЧП. Отметим, что для искусственного земельного участка как объекта портовой инфраструктуры законодательно определена концессионная форма соглашения (ч. 4 и 5.1 ст.7 Федерального закона «О концессионных соглашениях»), а в отношении же других объектов морской деятельности стороны могут заключать концессионное соглашение или соглашение о ГЧП.

Считается, что наиболее перспективной для судоходной отрасли является концессия. Вместе с тем в настоящее время она используется лишь в двух проектах: строительство угольного терминала «Лавна» в морском порту Мурманск (начало проекта 2006 г.) [распоряжение Правительства РФ от 1 октября 2018 г. № 2111-р «О заключении с ООО «Морской торговый порт «Лавна» концессионного соглашения на финансирование, создание и эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта Мурманск»], а также создание, реконструкция и

эксплуатация объектов инфраструктуры универсального перегрузочного комплекса в морском порту Новороссийск [распоряжение Правительства РФ от 12 мая 2023 г. № 1228-р «О заключении концессионного соглашения на создание, реконструкцию и эксплуатацию объектов инфраструктуры универсального перегрузочного комплекса в морском порту Новороссийск с ООО “Универсальный перегрузочный комплекс НСРЗ” без проведения конкурса и внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 25.07.2022 № 2033-р»].

Получается, что концессионная форма ГЧП в судоходной отрасли не востребована, что объясняется тем, что при ее реализации создаются значительные риски недополучения бюджетных денег от портовых сборов на этапе реализации, а для частного партнера — увеличение срока окупаемости проекта. В настоящее время в практике Росморпорта наиболее востребованы такие формы ГЧП, как инвестиционный подряд, портовый сбор, концессионные соглашения.

Таким образом, вид объекта ГЧП предопределяет правовую форму соглашения о ГЧП. Считаем, что ст. 6 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ необходимо дополнить нормой отсылочного характера, в которой следует с учетом практики указать виды предпочтительных правовых форм ГЧП для различных отраслей экономики (например, в форме методических отраслевых рекомендаций).

Использование различных инструментов финансирования проектов частных партнеров ГЧП в судоходной отрасли зависит: 1) от структуры объекта соглашения; 2) вида планируемых работ в отношении объекта соглашения — модернизация, реконструкция или строительство с нуля. В отношении первого аспекта, очевидно, что структура объекта напрямую влияет на его стоимость. Так, например, строительство порта Лавна включает прокладку железнодорожной ветки Выходной—Лавна, углубление дна акватории пролива и строительство базы портового флота, что неизбежно влечет удорожание проекта в силу волатильности рынка.

В отношении второго аспекта, отметим, что при реконструкции портовых терминалов инвестор использует механизм финансирования, сочетающий привлечение инвестиционных средств основного партнера и средства, поступающие от размещения облигаций на рынке. При строительстве же новых терминалов все чаще инвесторами используется заемное финансирование, в качестве обеспечительной меры которого выступает строящийся объект инфраструктуры. Такая схема финансирования применена при строительстве угольного терминала в морском порту Ванино. В концессионном соглашении о строительстве угольного терминала «Лавна» применен беспрецедентный механизм финансирования на морском транспорте, не предусматривающий использование федеральных бюджетных средств. Финансовым вкладом

публичной стороны является предоставление земельных участков и водных объектов.

Таким образом, механизмы ГЧП в судоходной отрасли можно считать ключевым фактором для поддержания и развития судоходной отрасли в условиях санкционной политики. Ключевым элементом этого механизма можно считать его объект, правовой режим которого позволяет отразить отраслевую специфику.

**Ибрагимов Имран Расим оглы**

### **Правовое положение частных военных компаний применительно к защите гражданского судоходства от угроз морского терроризма и пиратства на современном этапе**

В настоящее время морской терроризм и пиратство представляют серьезную угрозу для морских перевозок, являясь актами, направленными против безопасности судоходства [Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA) 1988 г.]. Из анализа данных, указанных в ежемесячных отчетах Международной морской организации (ИМО) в рамках борьбы с пиратством, следует, что в настоящее время Аденский залив и другие морские пространства, находящиеся у берегов Африки и ранее считавшиеся наиболее опасными, сейчас «уступают» пальму первенства Малаккскому проливу и Южно-Китайскому морю. Так, например, за июль 2023 г. был зафиксирован 21 случай нападения на суда (пиратство, разбой, грабеж), из них 13 пришлось на Малаккский пролив и 1 — на Южно-Китайское море, при этом ни одного случая у Сомалийских берегов [URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports-Default.aspx> (дата обращения: 28 октября 2023 г.)]. Еще в августе 2022 г. Международная палата судоходства (ICS) направила в адрес ИМО предложение об отмене статуса «зоны повышенного риска» для Индийского океана. Как отмечают специалисты ICS, более чем десятилетний период проведения различных антипиратских кампаний принес позитивные последствия. Иными словами, побережье Сомали в известной степени больше не представляет угрозы для судов. Однако, к сожалению, статистика показывает учащение случаев пиратских нападений в пределах Малаккского пролива, Сингапурского пролива и вод Южно-Китайского моря, при этом нападения часто совершаются на суда, стоящие в порту. Учащаются и случаи вооруженных нападений на суда у берегов Западной Африки (Гвинея, Сьерра-Леоне). Таким образом, проблема пиратства не исчезла, а лишь изменила пространственный вектор.

Одним из способов борьбы с пиратством и морским терроризмом является использование частных военных компаний (далее — ЧВК). К примеру, американская частная военная компания «*Blackwater*» в 2012 г. заключила с арабскими шейхами (через различные юридические лица) коммерческие контракты на борьбу с пиратством. На северо-востоке Сомали ранее было создано автономное образование с непонятным правовым статусом — Путленд. Позднее была учреждена Путлендская морская полиция, куда также вошли бойцы из упомянутой ЧВК. Две указанные структуры вместе патрулировали Сомалийское побережье в поисках пиратов с целью их последующего физического уничтожения. В зарубежной литературе данные действия оценены неоднозначно — некоторые исследователи указывают на чрезмерную жестокость бойцов «*Blackwater*» и необоснованное в ряде случаев применение силы.

Впоследствии, увидев эффективность использования сил ЧВК, многие судовые компании создали спрос на такие услуги. В связи с этим стали создаваться и иные ЧВК. Так, в настоящий момент существуют такие морские ЧВК, как *ESPADA*, *MUSC*, *Neptune* и др. ЧВК применительно к сфере морских перевозок могут предоставлять различные услуги — анализ и консалтинг, вооруженное сопровождение судов (сотрудники на борту), обучение членов экипажа способам и методам противодействия пиратам, патрулирование опасных морских пространств, проведение операций по освобождению заложников, продажа оружия и др.

Используя категорию «ЧВК», необходимо отметить, что национальные законодательства и международные правовые акты по-разному определяют правовую природу таких организаций. Юридические лица, представляющие услуги по вооруженной охране судов, создаются в разных организационно-правовых формах, — частные охранные организации (ЧОО), частные охранные предприятия (ЧОП), частные военные компании (ЧВК), частные военные охранные компании (ЧВОК). Разница в национальных законодательных критериях отнесения конкретной организации к ЧВК, ЧОП ... порождает инциденты. Эти инциденты обусловлены тем, что не каждое государство захочет пропустить в свое территориальное море (и тем более в порт) вооруженных людей с неопределенной правовой природой.

ИМО отмечала, что не одобряет, но при этом и не осуждает использование вооруженных охранников для защиты судна (ИМО признавала использование ЧВК общераспространенной практикой). В связи с этим еще в начале 2010-х гг. ИМО разработала и опубликовала циркулярные письма от 16 сентября 2011 г. № MSC.1/Circ.1408, от 22 сентября 2011 г. № MSC-FAL.1/Circ.2 и от 12 июня 2015 г. № MSC.1/Circ.1406/Rev.3. Так, второй из указанных документов содержал в себе вопросник к государству порта и прибрежным государствам. Вопросы были следующие: 1) требуется ли вам информация о разрешении

государства флага на использование частных вооруженных охранников для судов, если такое судно намеревается зайти в ваши порты, якорные стоянки, рейд или морские терминалы или выходить из них? 2) хотели бы вы знать о количестве и видах (конкретно) огнестрельного оружия на борту судна, если такое судно намеревается зайти в ваши порты, якорные стоянки, рейд или морские терминалы или выходить из них? 3) какие требования (если такие есть) вы предъявляете к судну, которое перевозит оружие для целей обеспечения безопасности силами частных вооруженных охранников, при прохождении транзитом через ваши территориальные моря и/или прилежащие зоны до прибытия в ваши порты, якорные стоянки, рейд или морские терминалы или после отплытия из них? Третий же документ акцентирует внимание на том, что: 1) именно государство флага должно законодательно регулировать порядок использования частных вооруженных охранников на судах; 2) государством флага «настоятельно рекомендуется», чтобы такие частные структуры были сертифицированы и аккредитованы (требования к таким компаниями на международном уровне установлены стандартом ISO 28007-1:2015).

Применительно к Российской Федерации как к государству флага отметим, что отечественное законодательство запрещает создание и использование ЧВК, однако содержит нормы об образовании и функционировании частных охранных предприятий. Среди основных требований к таким организациям указан строгий запрет на применение автоматического огнестрельного оружия и другого летального оружия.

Вместе с тем предпринимались попытки легализации в Российской Федерации ЧВК, но успехом не увенчались. В свою очередь, ряд исследователей, например, А. В. Куприянов и И. А. Крамник, высказывают мнение о том, что в настоящий момент необходимо создавать «морские ЧВК нового облика». Как видится указанным авторам, такие ЧВК будут подчиняться государству и использоваться в тех случаях, когда применение государственных вооруженных сил нецелесообразно. Вместе с тем российские организации *MSG Group* (ликвидирована в 2014 г.) и *RSB Group* оказывают услуги по защите (охране) судов. Они имеют ряд признаков, которые в иностранном законодательстве позволяют отнести их к категории «ЧВК».

Огромной угрозой для безопасности гражданского судоходства является морской терроризм. Под актами морского терроризма можно понимать: подрывы, поджоги и некоторые другие способы физического повреждения или полного уничтожения объектов, находящихся в водном пространстве (поджог груза на судне, подрыв плавучей платформы, удар беспилотником по судну и др.). В сложившейся геополитической обстановке особую актуальность имеет использование беспилотных морских наводных,

подводных и летательных аппаратов. Так, достаточно вспомнить атаки на корабль «Сергей Котов», танкер *SIG*, БДК «Оленегорский горняк».

Вместе с тем ИМО в своих резолюциях не отражает угрозу использования морских и иных беспилотных аппаратов в террористических целях. Как нам кажется, различные беспилотные аппараты (особенно подводные) в скором времени будут еще активнее применяться как оружие в террористических целях. Военный конфликт России и Украины уже привел к тому, что многие зарубежные и отечественные коммерческие организации (особенно английские страховые компании) относят некоторые районы Черного и Азовского морей к зонам повышенного риска или зонам военного риска. Возможной мерой борьбы с угрозой морского терроризма может стать использование судовладельцами различных ЧВК для прохода судов по Черному морю и по некоторым другим морским пространствам. Это, в свою очередь, приведет к различным международным инцидентам и эскалации уже существующих военных конфликтов.

В связи с этим считаем необходимым принять следующие меры.

ИМО в виде резолюции следует закрепить правовой статус ЧВК, используемых в целях защиты морского судоходства. Базой для данного правового акта могут стать упомянутые ранее в работе циркулярные письма, научные исследования и соответствующие нормы законодательства различных государств. Особое внимание следует уделить: четкому механизму предварительного уведомления и согласования между государствами порта (прибрежным государством) и государством флага прохода судна с сотрудниками ЧВК на борту, механизму признания международных и национальных сертификатов соответствия предоставляемых услуг, видам и характеристикам используемого оружия и др.

Комитету по безопасности на море ИМО следует разработать резолюцию, раскрывающую специфику современного морского терроризма и пиратства. Особое внимание необходимо уделить применению различных беспилотных аппаратов в целях морского терроризма.

ИМО следует обновить пространственные границы зон военного риска и зон повышенной опасности в связи с изменившейся геополитической обстановкой (Черное море, Азовское море, Малаккский пролив, Южно-Китайское море, Сингапурский пролив, Гвинейский залив, соответствующие районы Средиземного моря у берегов Израиля и Газы, Красное море).

**Ивакин Виктор Иванович**

## **Охрана морской среды и ответственность за загрязнение моря**

Огромное внимание в нашей стране уделяется защите морской среды и морей. За загрязнение и засорение данных природных объектов виновные лица привлекаются к ответственности, которая может быть уголовной, гражданской, административной или дисциплинарной. Для примера обратимся непосредственно к судебной практике, благо, что в настоящее время в условиях современной информационной среды сделать это не трудно.

Так, Ленинский районный суд г. Новороссийска Краснодарского края рассмотрел дело о загрязнении морской среды вследствие нарушения правил сброса с транспортного средства веществ, вредных для здоровья человека и водных биологических ресурсов. В результате такого деяния также произошло и загрязнение определенной части Черного моря. В ходе судебного следствия было установлено, что гражданин Ц. И. Дидал занимал должность старшего механика морского судна «*MOONDANCE II*», которое находилось под флагом Мальты. В обязанности указанного должностного лица в соответствии с должностной инструкцией входил персональный контроль за безопасной и эффективной загрузкой и перемещением бункера на борту судна. Требованиями ч. 2 ст. 37 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» запрещается сброс вредных веществ как во внутренних морских водах, так и в территориальном море. Правилom 10 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протоколом к ней 1978 г. (МАРПОЛ 73/78) предусмотрено, что район Черного моря является особым районом. В связи с этим там запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с любого нефтяного танкера, а также с судна, не являющегося нефтяным танкером.

8 января 2018 г. во время погрузки бункерного топлива — мазута, с нефтеналивного (бункеровочного) судна «Марина» на судно «*MOONDANCE II*», ошвартованного у причала № 5 ПАО «Новороссийский морской торговый порт», расположенного на Восточном пирсе в Восточном грузовом районе морского порта Новороссийск, находящимся в Восточном районе г. Новороссийска Краснодарского края, Дидал Ц. И. в соответствии с должностной инструкцией, а также в соответствии с листом контроля безопасности бункеровочной операции на судне и бункеровщике, должен был осуществлять постоянный контроль за бункеровочной операцией и наполнением топливных танков нефтепродуктом — бункерным топливом мазут. В нарушение возложенных на него обязанностей, а также в

нарушение вышеуказанного Федерального закона и международной Конвенции и Протокола к ней, Дидал Ц. И., не предвидя наступления опасных последствий в виде загрязнения акватории Цемесской бухты Черного моря веществом, вредным для здоровья человека и водных биологических ресурсов, но при должной осмотрительности и внимательности, в силу возложенных на него обязанностей должен был и мог предвидеть наступление таких последствий, грубо нарушил возложенные на него обязанности. Механик не осуществлял надлежащий контроль за наполнением левого топливного танка № 2 бункерным топливом мазут и не контролировал надлежащим образом количество мазута, налитое в этот танк, не остановил своевременно подачу бункерного топлива мазут в левый топливный танк № 2. В результате допущенных нарушений и отсутствия контроля со стороны старшего механика произошло переполнение левого топливного танка № 2. И, как следствие, разлив нефтепродукта — мазута, через воздушные отверстия левого топливного танка № 2 на палубу судна «*MOONDANCE II*» с последующим сбросом нефтепродукта через ватервейс левого борта судна «*MOONDANCE II*» на поверхность морской среды акватории Черного моря у причала № 5 ПАО «Новороссийский морской торговый порт» в количестве 1235 кг.

По данному разливу был осуществлен расчет. В соответствии с расчетом, который произведен Черноморо-Азовским морским управлением Росприроднадзора, размер вреда, причиненного водному объекту — Черному морю, в результате загрязнения нефтепродуктами водной акватории Черного моря с судна «*MOONDANCE II*», составляет 5 080 213 руб. 27 коп.

Согласно сведениям, предоставленным Новороссийским учебным и научно-исследовательским морским биологическим центром ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет» от 10 января 2018 г., нефтепродукты относятся к 3-му классу опасности и являются высокотоксичным загрязнителем морской среды. При аварийном сбросе нефтепродуктов в морскую среду образуется пленка, под которой будет наблюдаться массовая гибель зимнего планктона вследствие термоудара, гипоксии и изменения гидрохимических показателей воды. Нефтепродукты и их аэрозоли оказывают негативное токсическое влияние на здоровье человека.

В судебном заседании Дидал Ц. И. вину свою признал полностью. В содеянном раскаялся и поддержал свое ходатайство о применении особого порядка принятия судебного решения, заявленное им при ознакомлении с материалами уголовного дела. Подсудимый просил постановить приговор без проведения судебного разбирательства в общем порядке. Он также подтвердил, что осознает характер и последствия заявленного ходатайства о постановлении приговора без проведения судебного разбирательства.

Суд посчитал, что предъявленное Дидал Ц. И. обвинение обоснованно. Подтверждается собранными по делу доказательствами, а подсудимый понимает существо предъявленного ему обвинения и соглашается с ним в полном объеме. Суд посчитал, что действия подсудимого Дидал Ц. И. правильно квалифицированы по ч. 1 ст. 252 УК РФ, как загрязнение морской среды вследствие нарушения правил сброса с транспортного средства веществ, вредных для здоровья человека и водных биологических ресурсов.

При определении вида и размера наказания суд, с учетом характера и степени общественной опасности совершенного подсудимым преступления, направленного против охраны окружающей среды и природопользования, данных о его личности, наличия смягчающего и отсутствия отягчающих наказание обстоятельств, признания своей вины, раскаяния в содеянном, а также в целях исправления охраны окружающей среды и природопользования и предупреждения совершения им новых преступлений, суд приходит к выводу, что цели и задачи наказания могут быть достигнуты при назначении Дидал Ц. И. наказания в виде штрафа, предусмотренного санкцией ч. 1 ст. 252 УК РФ.

На основании ст. 303—307, 314—317 УПК РФ суд признал Дидал Ц. И. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 252 УК РФ, и назначил ему наказание в виде штрафа в размере 200 тыс. руб. в доход государства Российской Федерации [приговор Ленинского районного суда г. Новороссийска Краснодарского края от 12 февраля 2018 г. по делу № 1-26/2018].

Однако остался открытым вопрос о взыскании 5 080 213 руб. 27 коп. с виновных лиц в связи с ущербом, который причинен водной акватории Черного моря. В связи с этим, вероятно, с целью защиты окружающей среды Росприроднадзор в лице Черноморо-Азовского морского управления Росприроднадзора должен обратиться в суд с гражданским иском о взыскании указанной суммы с виновного лица. Виновным лицом в этом случае является либо организация, к которой приписано судно «MOONDANCE II», либо ПАО «Новороссийский морской торговый порт». Однако вина последнего в причинении ущерба, на наш взгляд, вообще отсутствует. Остается организация, к которой приписано судно. Но поскольку указанное транспортное средство было под флагом Мальты, то не совсем ясно, какому суду подведомственен этот спор и кто будет выступать в качестве истца и ответчика. В свою очередь полагаем, что, вероятно, ответчиком является осужденный Дидал.

Отсюда видно, что существуют проблемы взыскания вреда, причиненного морской среде и морям путем загрязнения. Причем, если размер гражданского вреда определен, то о взыскании экологического ущерба в судебном решении ничего не сказано, поскольку в законодательстве данный вопрос не решен.

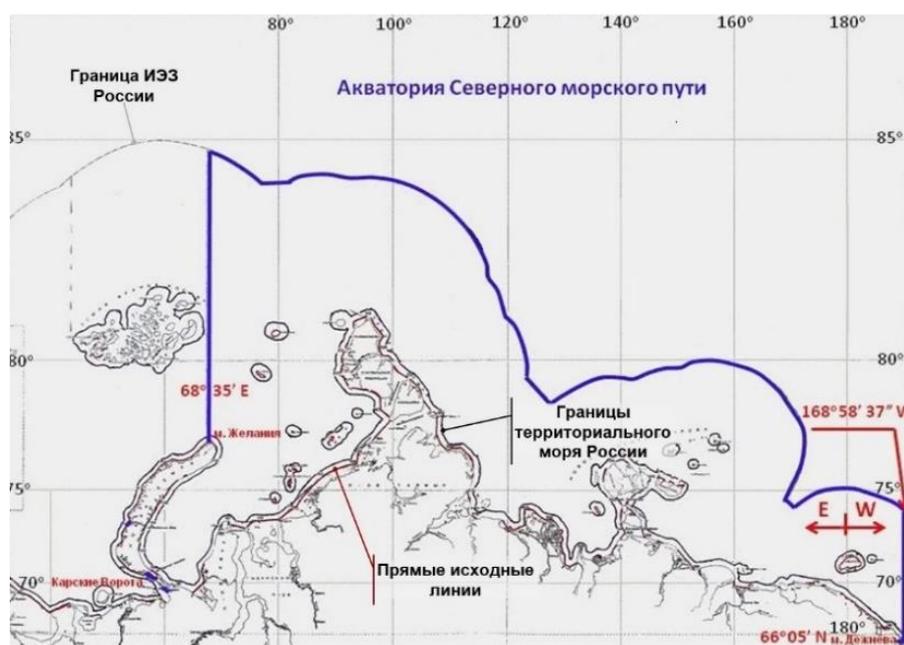
**Камкова Анастасия Сергеевна,  
Сырцов Станислав Александрович,  
Бондаренко Павел Анатольевич**

## **Арктическая граница. Обеспечение входа—выхода при плавании в сложных ледовых условиях**

Рассматривая понятие «арктическая граница», обратимся к истории и будем говорить, о том, что арктический сектор государств — это пространство, основанием которого служит побережье этого государства, а боковой линией — меридианы от Северного полюса до восточной и западной границ этого государства. Обращаясь к тексту Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., можно заметить, что данное определение имеет немного другой смысл.

В свою очередь, граница территориальных вод проходит на расстоянии от линии самого низкого уровня воды на побережье моря (внутренняя граница территориальных вод), т.е. от линии наибольшего отлива при обычном отливе. Если берег извилист, внутренняя граница территориальных вод может проводиться по-разному: вдоль берега или от мыса к мысу, с учетом так называемых базисных линий.

Морские государственные границы в своем арктическом секторе каждое причастное государство устанавливает в соответствии с национальным законодательством. Российская Федерация установила 12-мильную зону территориальных вод и 200-мильную исключительную экономическую зону, отсчитываемую от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориальных вод (рис. 1).



*Рис. 1. Арктический сектор*

Заинтересованность в арктических секторах проявляется со стороны других государств и востребована Канадой, Норвегией, а также такими государствами, как: Дания — посредством владения Гренландией, США — посредством владения Аляской.

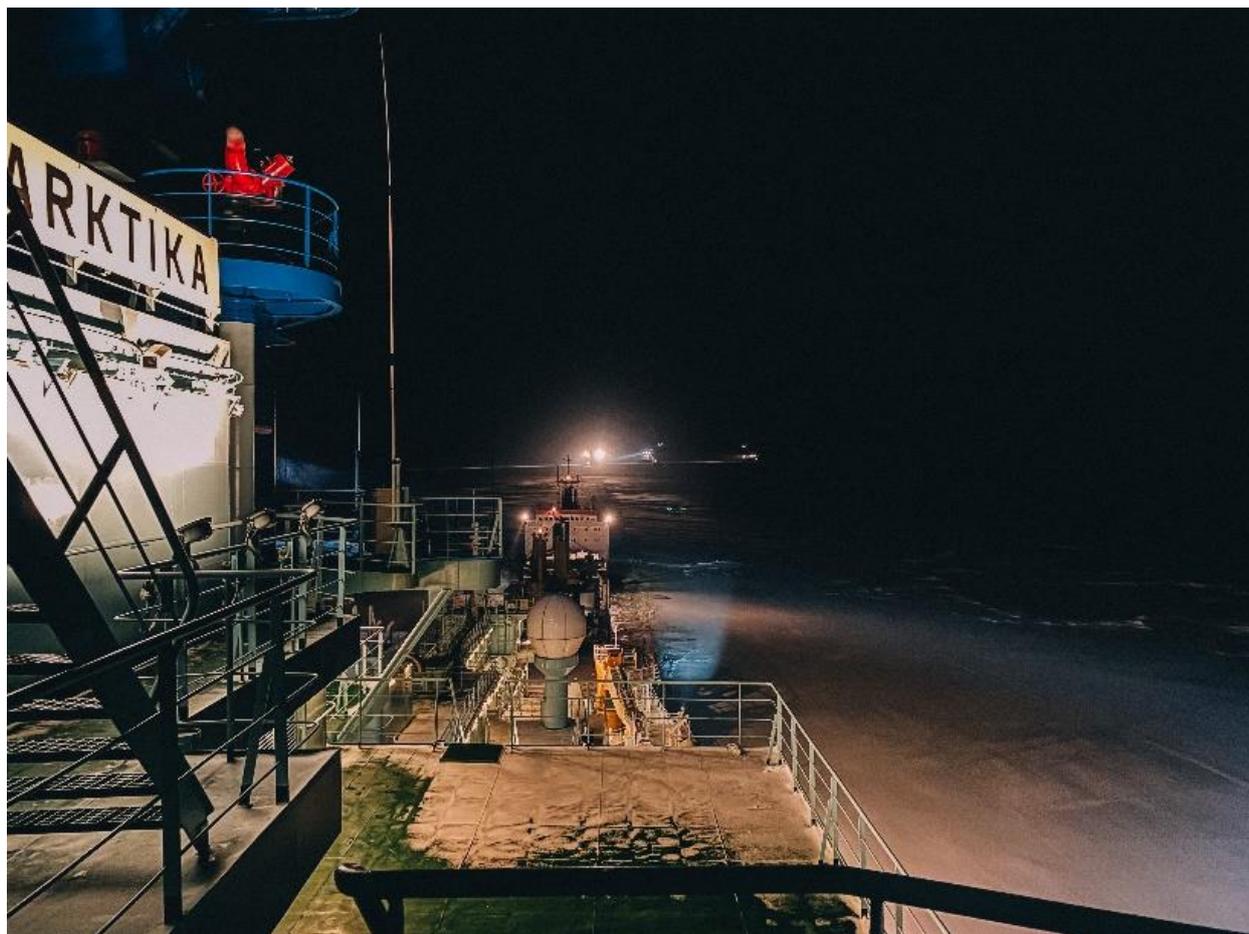
Помимо этого Арктике требуется в постоянная защита и охрана, поэтому в 1989 г. был сформирован Арктический совет, в состав которого вошли восемь государств (Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США, Финляндия и Швеция), которые являются основной дискуссионной платформой для решения вопросов по взаимодействию в Арктике.

В Российской Федерации остро стоит вопрос охраны территориальных вод в Арктике, который побудил Россию к созданию законодательных документов, регламентирующих пересечение государственной границы.

Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» устанавливает статус и правовой режим внутренних морских вод, территориального моря и прилежащей зоны Российской Федерации, включая права Российской Федерации в ее внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне. Закон определяет порядок их осуществления в соответствии с Конституцией РФ, общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами РФ и федеральными законами. Казалось бы, данный документ полностью установил все четкие правила, но стоило задуматься о континентальном шельфе и возникают вопросы.

Федеральный закон от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации» определил статус континентального шельфа РФ, суверенные права и юрисдикцию Российской Федерации на ее континентальном шельфе. Вопросы, относящиеся к континентальному шельфу Российской Федерации и деятельности на нем, не предусмотренные настоящим Федеральным законом, регулируются другими федеральными законами, применимыми к континентальному шельфу Российской Федерации. Стоит учитывать и то, что никогда международные юридические документы до конца не охватывали и не учитывали все нюансы и противоречия, что позволяет трактовать другим государствам содержание этих документов по-другому и в своих интересах.

Однако Правила уведомления пограничных органов федеральной службы безопасности о намерении осуществлять неоднократное пересечение государственной границы Российской Федерации на море российскими судами, утвержденные постановлением Правительства РФ от 28 марта 2019 г. № 341, вызывают ряд неких споров, так как требования данного документа не всегда могут выполняться исходя из погодных условий.



*Рис. 2. Атомный ледокол «Арктика»*

Ярким примером является экспериментальный рейс атомного ледокола «Арктика» (рис. 2) во льдах к полюсу, который в свою очередь был проделан не по прямой траектории движения, а проложен по ломаной траектории из-за тяжелых ледовых условий, таких как: разность в скорости и направлении дрейфа. Возникали трудности, не позволяющие вовремя и четко по координатам двигаться к назначенной точке: на маршруте наблюдалось такое явление, которое называется «дрейфораздел льда» — полосы раздробленного льда на границах отдельных массивов.

Так, в соответствии с п. 4 настоящих Правил уведомление для российских судов без прохождения пограничного, таможенного (в части совершения таможенных операций, связанных с прибытием (убытием) судов) и иных видов контроля, убывающими из российских портов с последующим прибытием в российские порты без захода во внутренние морские воды и в территориальные моря иностранных государств направляется по форме согласно приложению № 1 капитаном судна, или судовладельцем, или уполномоченным им лицом не позднее чем за 4 часа до выхода судна из российского порта, из которого планируется убытие судна с намерением осуществлять неоднократное пересечение государственной границы Российской Федерации на море.

Также следует отметить, что этот пункт ставит под сомнение безопасность плавания во льдах и требование по движению к установленной точке. Ниже показана ледовая обстановка в период весенней (рис. 3) и зимней (рис. 4) навигации. В большинстве случаев до последнего момента нет возможности точно спрогнозировать по времени и месту, где именно и когда будет осуществляться выход или вход в территориальные воды России.

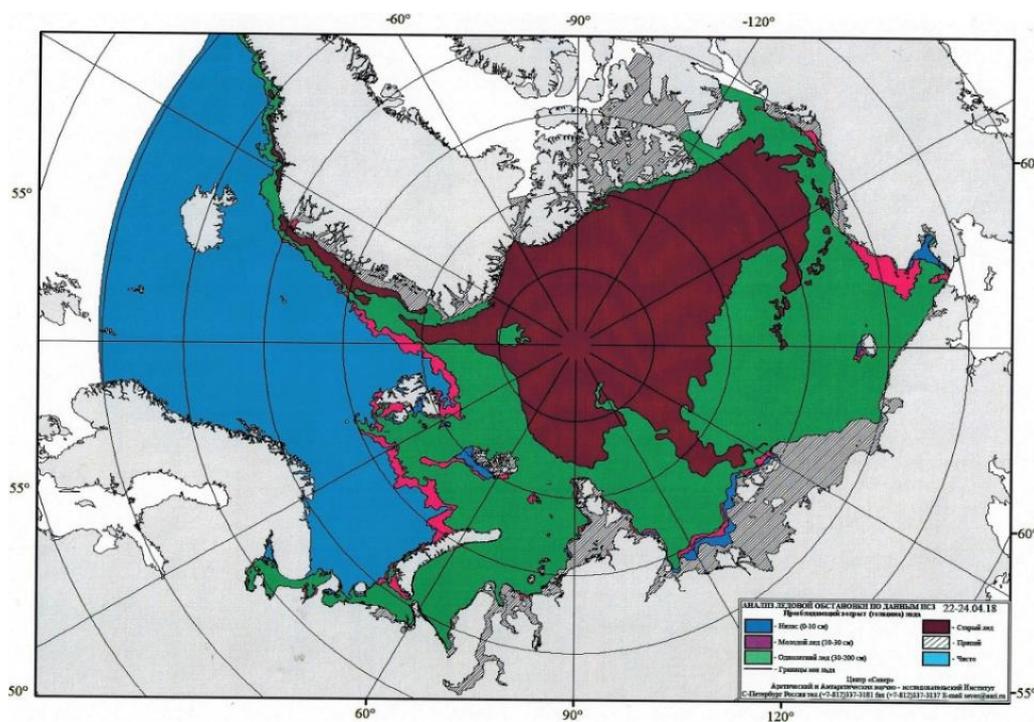


Рис. 3. Ледовая обстановка в арктическом секторе в период весенней навигации

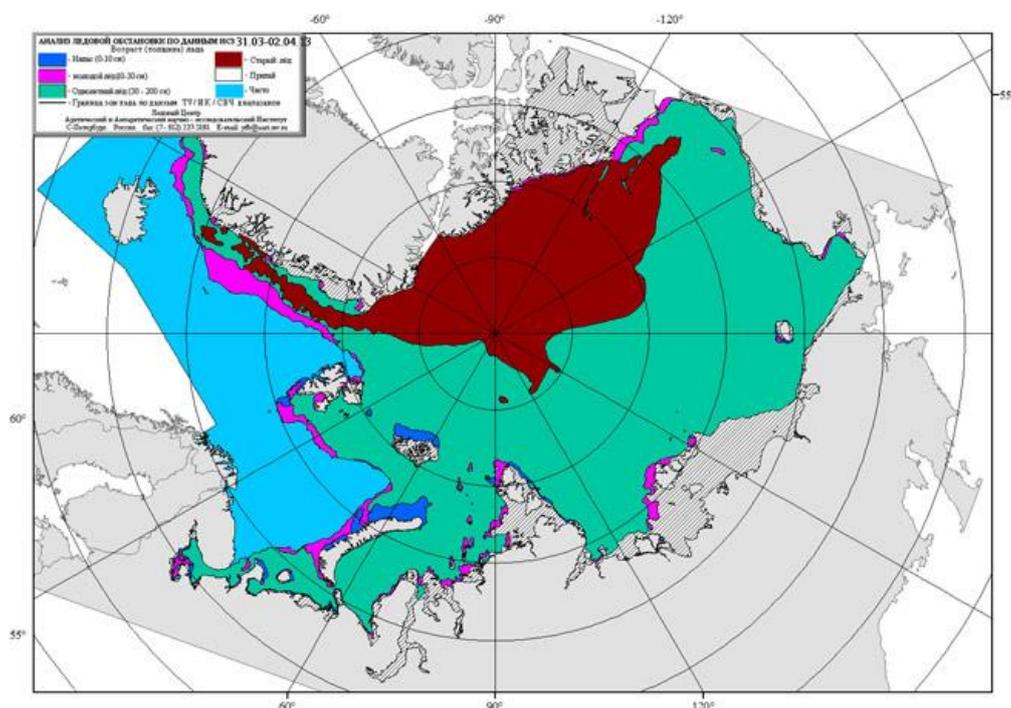


Рис. 4. Ледовая обстановка в Арктическом секторе в период зимней навигации

Также вызывает вопросы п. 5 Правил, согласно которым уведомление для судов российскими судами, прошедшими пограничный, таможенный и иные виды контроля при убытии с территории России, прибывающими на территорию России без цели захода в российские порты с последующим убытием с территории России, направляется по форме согласно приложению № 2 заявителем не позднее чем за 6 часов до предполагаемого времени пересечения государственной границы Российской Федерации на море. Сказано о возможности корректуры времени и места за 4 часа или за два часа. Но и за 30 мин до выхода можно застрять во льдах, может порваться буксир и т.д.

Исходя из ледовой обстановки, стоит разработать правила пересечения государственной границы, которые бы в свою очередь не создавали прецедентов на море, давали право ледоколам и соответственно судам, следующим под их ледокольной проводкой, пересекать границы и уведомлять пограничные органы по факту пересечения, или внести изменения, согласно которым администрация Северного морского пути получит больше полномочий по контролю выхода судов и взаимодействию с пограничными органами.

**Комендантов Кирилл Иванович**

### **Искусственный интеллект в управлении судами: правовые проблемы и решения**

В последние годы все более активно ведутся разработки в области технологий искусственного интеллекта, которые находят широкое применение в различных сферах человеческой деятельности. Одним из перспективных направлений является использование систем искусственного интеллекта для автоматизации управления морскими судами, что связано с тем, что современные алгоритмы машинного обучения позволяют создавать интеллектуальные системы, способные эффективно анализировать огромные массивы данных в режиме реального времени и принимать оптимальные решения по управлению судном в различных погодных и навигационных условиях.

В то же время активное внедрение технологий искусственного интеллекта в управление морскими судами порождает ряд серьезных правовых вопросов, которые необходимо решить для обеспечения безопасного и эффективного судоходства. Это прежде всего вопросы определения правового статуса интеллектуальных систем, разграничения ответственности между операторами судов и разработчиками ИИ, выработки технических стандартов и процедур сертификации и контроля за работой интеллектуальных алгоритмов на борту судна.

Одним из ключевых вопросов правового регулирования применения технологий искусственного интеллекта в морском судоходстве является определение правового статуса интеллектуальных систем. Дело в том, что действующие международные конвенции о морском праве, такие как Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., исходят из того, что субъектами права могут быть только физические или юридические лица. Однако представим общий перечень правовых проблем, связанных с применением искусственного интеллекта в контексте управления морскими судами.

1. Определение ответственности за действия искусственного интеллекта в случае, если искусственный интеллект причинил ущерб. Не ясно, кто будет нести ответственность — владелец судна, оператор или производитель программного обеспечения.

2. Конфиденциальность данных — в управлении морскими судами использование искусственного интеллекта может привести к сбору большого количества данных, включая конфиденциальную информацию.

3. Регулирование использования искусственного интеллекта: в настоящее время нет единого международного регулирования использования искусственного интеллекта в морской индустрии.

Между тем в случае использования технологий искусственного интеллекта для управления судном возникает ситуация, когда интеллектуальная система может самостоятельно принимать решения и совершать действия, влекущие юридические последствия. Это ставит закономерный вопрос: можно ли считать искусственный интеллект самостоятельным субъектом морского права? И если да, то какие права и обязанности на него возлагать?

Согласно исследованию Международной морской организации 2018 г. подавляющее большинство государств-членов (89%) выступают против предоставления искусственному интеллекту статуса юридического лица. Вместе с тем отсутствует единый подход в вопросе о том, чей правовой статус будет определяющим при использовании технологий искусственного интеллекта на морском судне. В то же время ряд стран считают, что ключевую роль должен играть оператор судна. Другие полагают, что основную ответственность должны нести разработчики систем искусственного интеллекта. Третьи предлагают ввести специальный статус «электронного лица» для искусственного интеллекта. Такая неопределенность правового статуса искусственного интеллекта создает серьезные проблемы для регламентации ответственности и обеспечения безопасности мореплавания при использовании технологий автономного судовойждения [URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-doktrinalno-pravovye-i-eticheskie-problemy-razrabotki-i-primeneniya-robotizirovannyh-tehnologiy-i-sistem-iskusstvennogo> (дата обращения: 7 ноября 2023 г.)].

Еще одним важнейшим аспектом правового регулирования технологий искусственного интеллекта в морском судоходстве является проблема ответственности за возможные аварии и происшествия при использовании систем автономного управления. Неопределенность заключается в том, кто именно понесет наказание в случае возникновения такой ситуации: судовладелец, оператор искусственного интеллекта или непосредственный производитель программного обеспечения, интегрированного в управление конкретным судном [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovye-problemy-ispolzovaniya-avtonomnyh-morskih-sudov-v-mezhdunarodnom-sudohodstve> (дата обращения: 5 ноября 2023 г.)].

На сегодняшний день международное регулирование использования технологий автономного судовождения находится на начальном этапе формирования. Ряд международных организаций ведут активную работу по анализу проблем и выработке рекомендаций в этой сфере. Кроме того, в настоящее время нет единого международного регулирования использования искусственного интеллекта в морском транспорте. В России правовое регулирование использования искусственного интеллекта в морском транспорте находится на стадии разработки. В Концепции развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники до 2024 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 19 августа 2020 г. № 2129-р, указывается на необходимость создания правовых норм, позволяющих перейти от использования высокоавтоматизированного транспорта исключительно в режиме эксперимента к возможности его использования на постоянной основе.

Учитывая масштабы предстоящего внедрения технологий искусственного интеллекта в управление морским транспортом, представляется целесообразной разработка комплексного международного договора, специально регулирующего эту сферу. Такой договор мог бы установить единые требования к конструкции и алгоритмам работы интеллектуальных систем, порядку их сертификации и допуска к эксплуатации на судах. Особое внимание необходимо уделить вопросам обеспечения надежности и кибербезопасности автономных систем управления.

Для решения проблемы правового статуса искусственного интеллекта целесообразно закрепить модель распределенной ответственности между оператором судна, разработчиком технологий искусственного интеллекта и производителем оборудования. Это позволит обеспечить комплексный контроль за безопасностью на всех этапах — проектирования, производства и эксплуатации автономных морских судов. В контексте трансформации права наравне с постепенным переходом в цифровую эпоху подобное нововведение имеет наибольшее значение, позволяя

разрешить одну из текущих задач в сфере регулирования использования искусственного интеллекта в управлении судами.

Необходимость выработки единых международных подходов к регламентации применения технологий искусственного интеллекта в судоходстве обусловлена глобальным характером морской отрасли. Разработка унифицированных правил позволит избежать противоречий в национальных законодательствах и обеспечит предсказуемость правового регулирования для всех участников рынка морских перевозок.

Более того, выработка консолидированных подходов в рамках ИМО и других межправительственных структур позволит учесть интересы и опасения всех заинтересованных стран, обеспечив легитимность и максимальное признание новых норм. Соответственно, гармонизация требований на международном уровне будет способствовать более быстрому и эффективному внедрению перспективных технологий искусственного интеллекта в мировом судоходстве при обеспечении высокого уровня безопасности мореплавания.

**Лузина Анна Анатольевна**

### **Особенности страхования морских грузов в период антироссийских санкций**

Говоря об основных теоретических понятиях, важно отграничить отрасль морского страхования и сферу морских грузоперевозок как особые компоненты экономики государств от иных отраслей страхования и грузоперевозок. Морские грузоперевозки — это совокупность общественных отношений, которые возникают между субъектами экономической деятельности по поводу перевозки груза морем и которые подтверждаются заключением договора морской перевозки груза. Морские грузоперевозки разграничиваются по территориальному признаку — на каботажные и международные, а также по видам заключенного между грузоотправителем и перевозчиком договора — чартер или коносамент.

Согласно Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации договор морского страхования — это частноправовой договор, согласно которому страховщик за страховую премию при наступлении предусмотренных договором случаев обязуется выплатить страхователю или выгодоприобретателю понесенные убытки. Морское страхование же можно трактовать как отдельную подотрасль страхования и права в целом.

Сфера морских грузоперевозок в силу своей уникальности и бесспорных преимуществ (высокий грузооборот, развитая транспортная система,

возможность перевозок большого объема грузов и т.д.) функционирует во все периоды жизнедеятельности человека. Перевозки с помощью торговых судов осуществляются и во время войн и эпидемий. В связи с этим государства и международное сообщество разрабатывают карантинные и эпидемиологические нормы в отношении членов экипажей торгового флота. Более того, гуманитарным правом разработан вопрос о правовом режиме гражданских торговых судов в период вооруженных конфликтов.

Тем не менее, несмотря на свободу судоходства в открытом море и иных морских территориях даже для воюющих государств, множество стран в современных реалиях предпочитают не воевать открыто, а воздействовать на недружественное государство экономически — через введение экономических санкций, которые отрицательным образом влияют на сферу морских грузоперевозок и, соответственно, сферу морского страхования грузов.

С февраля 2022 г. экономика Российской Федерации активно подвергается санкциям со стороны западных стран в связи с проведением на территории Украины специальной военной операции, особо ощутимо это сказывается на рынке морских грузоперевозок. Состояние морских грузоперевозок осложняется санкциями, направленными непосредственно на российские судоходные и страховые компании, скачком курса валюты и уходом с российского рынка множества иностранных судоходных и страховых компаний. Под антироссийские санкции попали как российские страховые компании, так и российские судовладельцы.

При заключении договора морского страхования груза обычно учитываются:

- 1) вид перевозимого груза (особенно важна степень его опасности);
- 2) конкретное судно (предназначено ли оно для перевозок данного типа груза; возраст судна);
- 3) особенности размещения груза на судне;
- 4) акватория перевозки.

Говоря об уходе с российского рынка морских перевозок множества судоходных компаний (*Maersk, CMA CGM, ONE*), важно понимать, что ушло и огромное множество судов [URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/95363/> (дата обращения: 5 ноября 2023 г.)]. Оставшиеся же в распоряжении российского рынка суда не всегда соответствуют критериям перевозимого груза, в связи с чем для страхователя существенно повышается страховая премия. А в условиях дефицита судов грузоотправитель может быть вынужден обратиться к услугам судовладельца, судно которого не совсем подходит для перевозимого груза. В связи с этим также могут измениться и условия размещения груза на судне (например, будут использоваться трюмы, не предназначенные для перевозки зерновых культур).

Также на размер страховых премий и возможность заключения договора морского страхования сильно влияют опасные для судоходства районы, в которых ведутся боевые действия, сейчас это акватории Черного и Азовского морей. Как правило, страхование военных рисков на море — это отдельный страховой полис и иногда даже отдельная страховая компания. Еще перед началом боевых действий на территории Украины многие мировые страховщики судов объявили акватории Черного и Азовского морей как *listed areas* — территории, для захода в которые требуется отдельный контракт со страховщиком, по которому будет уплачена огромная страховая премия, что объясняется высокими рисками [URL: <https://www.interfax.ru/world/822434> (дата обращения: 5 ноября 2023 г.)]. В декабре 2022 г. некоторые крупные страховые компании (*American, North, UK* и *West*) и вовсе отказались страховать военные риски в России, Беларуси и Украине.

Серьезнейшей проблемой для российских судоходных компаний стал отказ иностранных страховщиков в одностороннем порядке от предоставления страхового покрытия для российских судов, что фактически стало весьма неприятным прецедентом [URL: <https://morvesti.ru/analitika/1689/101005/> (дата обращения: 5 ноября 2023 г.)].

Сложности из-за санкций терпят не только страхователи, но и страховщики. Из-за давления санкций даже лояльные к России иностранные юридические лица перестают обращаться за услугами к российским страховщикам, так как из-за ряда санкций, падения курса рубля и иных экономических причин компании зачастую просто не могут выплатить страховые суммы даже при условии запроса приличной страховой премии. Также серьезной проблемой для страховщиков является отключение российских банков от системы *SWIFT*, ведь платежи российским страховщикам и от них происходят через российские банки. Частично такие проблемы удастся решать путем механизма сострахования — процедуры, когда в роли страховщика выступают две и более страховые компании. Процедура, к сожалению, не столь эффективна и не имеет альтернатив. Для действия механизма требуются обязательное разрешение РНПК (Российская национальная перестраховочная компания) и большие временные затраты.

Еще большие проблемы возникли у российских страховщиков с введением Федерального закона от 14 марта 2022 г. № 55-ФЗ, который запретил российским страховым компаниям заключать сделки со страховщиками из недружественных стран, в частности, по вопросам перестрахования. Тем не менее стоит отметить, что данные ограничения — толчок для российского рынка морского страхования в поиске новых партнеров, что в данный момент активно реализуется — идет интеграция с Китаем, Африкой, Востоком. При этом наличие новых непроверенных

партнеров также является риском для страховщика — сомнения приносят новые логистические цепочки и новые условия договоров, а также применимое право и безопасность морских линий.

Таким образом, из-за сложившейся ситуации российские страховщики вынуждены повышать тарифы, при этом все еще существует риск невыплаты сумм при страховом случае. Более того, нормой становятся отказы от заключения договора страхования и односторонние нарушения обязательств.

Также серьезной проблемой как для страхователей, так и для страховщиков, являются недобросовестные действия недружественных стран. За период с февраля 2022 г. по ноябрь 2023 г. неоднократно фиксировались случаи, когда суда под флагом России не пропускали в порт или не выпускали из порта, а также чинили иные препятствия, влияющие на процесс перевозки груза морем. Так, в марте 2023 г. российское судно не впустили в порт Клайпеды в Литве без объяснения причин. В феврале 2023 г. в порт Таррагоны (Испания) не впустили судно, на борту которого был дизель, полученный путем перевалки с судна *Nobel* под флагом Камеруна, которое ранее ходило под флагом Российской Федерации [URL: <https://www.rbc.ru/politics/11/02/2023/63e7a0309a79477ca5cad24c> (дата обращения: 5 ноября 2023 г.)].

В связи с подобными ситуациями возникают серьезные риски для субъектов грузоперевозки и морского страхования — груз может испортиться, переспеть, храниться в условиях судна дольше обычного, что сулит грузополучателю серьезный ущерб. Из-за таких инцидентов страховщики продумывают каждую деталь безопасности грузоперевозки, а также запрашивают очень высокие страховые премии.

В целях снижения убытков страховщиком и удержания стабильности рынка морского страхования в России следует предложить использовать, так называемую, «санкционную оговорку» — оговорку, путем включения в договор которой страхователь не сможет привести в качестве примера наступления страхового случая обстоятельства, прямо возникшие из-за экономических санкций, о которых субъект знал заранее и (или) которые наступили неожиданно. Иными словами — исполнение договора прекращается на время введения санкций в отношении контрагента. Также возможно использовать обратную «антисанкционную оговорку» — оговорку, по которой стороны исполняют свои обязательства по договору вне зависимости от введенных санкций, т.е. так же, как и планировалось на момент заключения. К сожалению, одна оговорка выгодна, в основном, для страховщиков, а другая для страхователей. Страховщики должны анализировать свой экономический потенциал в условиях санкций и включать в договор ту оговорку, использование которой компания может понести без критического ущерба. Подобного подхода должны

придерживаться и страховщики при заключении договора морского страхования груза.

Таким образом, на основании проведенного анализа рынка морского страхования в период антироссийских санкций стоит сделать вывод о том, что рынок, к сожалению, находится под сильными санкционными ограничениями. В связи с этим возникает необходимость отхода от бывших западных партнеров в пользу интеграции с новыми партнерами на Юге и Востоке. Более того, необходима должная государственная поддержка и грамотные взаимоотношения российских страховщиков и российских страхователей. Например, рекомендуется использовать санкционные и антисанкционные оговорки, что может привести к значительному снижению убытков хотя бы одной из сторон договора.

**Рублев Сергей Александрович**

## **Проблемы правового регулирования труда членов экипажей судов в Арктике**

Количество судов, эксплуатирующихся в акватории Северного морского пути, растет с геометрической прогрессией, постепенно обновляется весь флот. Во время пленарного заседания XVII Международной выставки по гражданскому судостроению «Нева-2023» директор дирекции СМП «Росатома» Вячеслав Рукша выступил с заявлением, в котором говорится, что потребность в судах с каждым годом увеличивается. Например, к 2030 г. она будет еще больше — 160 единиц. Стратегия строительства представлена ниже.

### **Потребность в грузовом флоте высокого ледового класса для экспорта продукции арктических проектов**

Тип судна	Ледовый класс	Грузовой флот в 2023 г., ед.	Грузовой флот в 2024 г., ед.	Грузовой флот в 2030 г., ед.
Танкеры СПГ и газоконденсата (до 170 тыс. м3)	ARC 7	17	33	39
Нефтяные танкеры среднего тоннажа (до 40 тыс. тонн)	ARC 7	7	7	7
Нефтяные танкеры большого тоннажа (до 120 тыс. тонн)	ARC 7	0	2	11
Контейнеровозы среднего тоннажа (до 700 TEU)	ARC 7	6	6	6
Контейнеровозы большого тоннажа (до 5 тыс. TEU)	ARC 7	0	0	9
Балкеры среднего тоннажа (до 40 тыс. тонн)	ARC 4	0	0	3
Балкеры большого тоннажа (до 100 тыс. тонн)	ARC 5	0	9	25
Универсальные суда для северного завоза (до 25 тыс. тонн)	ARC 6	0	0	10
Расчетная потребность в дополнительных судах для каботажного плавания	ARC 4-7			50
<b>ИТОГО:</b>		<b>30</b>	<b>57</b>	<b>160</b>
Суда строятся			33	
Требуется построить (по состоянию на 2023 г.)			97	

Исходя из этого, следует понимать, что потребуются и квалифицированные специалисты, способные ими управлять и работать в тяжелых арктических условиях.

Рассматривая вопрос труда в таком ключе, следует понимать, что на данный момент трудовые отношения в море регулируют следующие нормативные документы.

В части международно-правового регулирования основу составляет Международная организация труда (МОТ), которая занимается вопросами регулирования трудовых отношений. В 2006 г. в Женеве на Генеральной конференции МОТ была принята Конвенция о труде в морском судоходстве.

Что касается документов, непосредственно регламентирующих правовые отношения в России, сюда следует отнести Трудовой кодекс Российской Федерации, который по своей сущности регламентирует все трудовые отношения на территории России. Но данный документ не учитывает специфику работы в море, а всего лишь нацеливается на общие нормы регулирования работы в транспортной отрасли.

На территории России по вопросам, связанным с трудовыми отношениями в море, регламентирующим документом выступает Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, а также приказ Минтруда России от 20 января 2015 г. № 23н «Об утверждении примерной формы трудового договора, заключаемого работодателем (судовладельцем) и работником (моряком) для работы в составе экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации», приказ Минздравсоцразвития России от 8 декабря 2009 г. № 962н «Об утверждении Положения о порядке регистрации в территориальных органах Федеральной службы по труду и занятости трудовых договоров, заключенных при посредничестве организаций по найму и трудоустройству моряков, с российскими гражданами, иностранными гражданами и лицами без гражданства для работы в составе экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации» и др.

Исходя из этого, можно утверждать, что система норм, регулирующих трудовые отношения российских моряков, достаточно обширная. Она представлена в большом объеме подзаконными актами и положениями отраслевых кодексов.

Вернемся к вопросу труда специалистов, работающих в акватории Северного морского пути. На личном опыте подтверждаем, что не все требования законодательных документов исполняются. К примеру, стоит обратиться к вопросу смены экипажей. Не всегда данная операция выполняется вовремя, и членам экипажа приходится находиться в море по восемь месяцев и более. К дополнению к этому, если учесть специфику

северных широт, не всегда предоставляется возможность выйти на сушу. В связи с этим стоит говорить о том, что происходит нарушение требований, которые установила МОТ. В частности, что длительность рейсов может достигать 6—7 месяцев не больше. Это связано с тем, что долгое пребывание вдали от берега создает психоэмоциональное напряжение, не позволяющее должным образом выполнять свои должностные обязанности и осуществлять требования, связанные с обеспечением безопасности мореплавания.

Помимо смены экипажей судов возникает проблема, связанная с оказанием быстрой мобильной медицинской помощи, учитывая тот факт, что условия работы на крайнем севере являются достаточно экстремальными и тяжелыми. Полярная ночь, экстремально низкие температуры создают значительный риск для моряков. Экипажи судов, работающие в таких условиях, как никто другой нуждаются в быстрой мобильной помощи, которую, к сожалению, не всегда успевают оказать.

Рассмотрев две обозначенные проблемы, следует более серьезно отнестись к вопросу труда моряков в акватории Северного морского пути, разработать комплексный подход, следует создать отдельный нормативный документ, который будет регулировать трудовые отношения в Арктике, касаясь тех проблем, которые отражены статье. Также следует больше сил направить на развитие арктических портов, которые помогут решить проблему задержки смены экипажей судов, так как увеличится количество мест, где можно произвести замену.

**Сергута Сергей Владимирович**

## **Правовые проблемы регулирования эксплуатации автономных судов**

С начала своего формирования морское право и международное морское право предполагали физическое присутствие экипажа на борту судна и, как следствие, его полную укомплектованность. Правовое регулирование на морском транспорте осуществляется Международной морской организацией, которая руководствуется главным морским документом — Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. (*UNCLOS*).

Основа для безопасного комплектования судов отражена подп. «б» п. 4 ст. 94, в которой предусмотрены обязательные меры для обеспечения безопасности на море: «каждое судно возглавлялось капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна». С учетом текущих реалий возникает

один из ключевых барьеров для дальнейшей эксплуатации автономных судов, так как автономные суда не предполагают наличие экипажа на борту. Исходя из этого, необходимо в международных нормативных правовых актах закрепить понятие «автономное судно» и дополнить п. 4 ст. 94 подпунктом «b.1» следующего содержания: «каждое автономное судно должно возглавляться внешним экипажем, по квалификации и численности соответствовать типу, размерам, механизмам и оборудованию судна, в состав которого входят внешний капитан автономного судна и офицеры соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи, судовых машин и оборудования». Внесенные изменения позволят устранить правовые барьеры в основополагающей Конвенции, а также внести поправки в международные и национальные документы, которые относятся к основным регуляциям морского правового режима. Речь идет о нормативных правовых актах, в которых предусмотрено обязательное нахождение экипажа на борту судна. К международным актам относятся: Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74); Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДНВ-78); Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года (МППСС-72) и др.; к национальным: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (КТМ РФ); Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (КВВТ РФ) и др.

В Конвенции СОЛАС-74 п. 1 правила 14 указано: «соблюдать ранее принятые или, если это необходимо, принимать новые меры с целью обеспечения того, чтобы с точки зрения охраны человеческой жизни на море все суда были укомплектованы экипажами надлежащей численности, члены которых имеют должную квалификацию», вместе с тем настоящей Конвенцией предусмотрено: «выдать соответствующий документ о минимальном безопасном составе экипажа». Требование Конвенции имеет существенное значение, так как прямо указывает на физическое присутствие на борту капитана и экипажа.

Конвенция ПДНВ-78 регулирует вопросы дипломирования и несения вахты членами экипажа судна. Из смысла правила VIII/2 следует, что выполнение требований по несению безопасной вахты или вахт осуществляются под общим руководством капитана судна, ответственность за безопасность плавания судна во время несения вахты лежит на вахтенных помощниках капитана. Кроме того, исходя из смысла одного из принципов несения вахты на судах, в Конвенции ПДНВ-78 отмечено, что ни в коем случае нельзя оставлять мостик / вахтенное помещение без присмотра.

Проанализировав некоторые правила Конвенции ПДНВ-78, необходимо отметить, что рассмотренные положения являются серьезным правовым барьером для эксплуатации автономных судов и их комплектования, так как указанные требования обязывают вахтенного офицера постоянно физически присутствовать на мостике.

Конвенция МППСС-72 является своего рода правилами движения судов на море, как и вышеуказанные документы, предполагает физическое присутствие экипажа на борту. Так, правилом 5 раздела 1 части «В» предусмотрено: «каждое судно должно постоянно вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, так же как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения». Кроме того, п. «а» правила 1 части «А» указано: «настоящие Правила распространяются на все суда в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда». Указанные требования создают правовой барьер для эксплуатации автономных судов, так как они могут быть выполнены только на судах с физическим присутствием экипажа на борту.

В международном праве назрели принципиальные изменения, связанные прежде всего с внедрением цифровых технологий, которые приведут к переоценке физического присутствия экипажа на судне.

С целью беспрепятственной эксплуатации автономных судов необходимо устранить нормативно-правовые барьеры в международных актах:

— к Конвенции СОЛАС-74 разработать и принять новые меры с целью обеспечения безопасности человеческой жизни на море. Ввести понятие «внешний экипаж», определить его правовой статус, закрепить ответственность за причинение вреда автономным судном. Разработать положение о выдаче «свидетельства о минимальном составе экипажа автономного судна» в случае управления внешним экипажем, в состав которого входит «внешний капитан», из дистанционного центра управления. Определить статус дистанционного центра управления;

— в Конвенции ПДНВ-78 включить в существующие требования по несению вахты возможность оборудовать мостик / вахтенные помещения средством дистанционного контроля. Указать к ним требования и технические характеристики. Закрепить их обязательную сертификацию и лицензирование;

— в Конвенции МППСС-72 закрепить возможность оснастить автономные суда аудио-, визуальными датчиками для приема-передачи сигналов, что обеспечит связь судна с внешним экипажем дистанционного центра управления. Разработать требования по оснащению судов аудио-, визуальными датчиками и технические характеристики к ним.

Что касается российского законодательства, то с 1 сентября 2024 г. вступает в силу Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которым вносятся поправки в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. А именно, вводятся понятия, напрямую затрагивающие автономное судовождение, например, «автономное судно», и степени его автономности, которые относятся и к маломерным судам, используемым в коммерческих целях. Так, под автономным судном понимается: «самоходное судно, процессы управления которым в зависимости от наличия или отсутствия экипажа на борту судна частично (полуавтономное судно) или полностью (полностью автономное судно) осуществляются в автоматическом режиме». В зависимости от степени автономности автономное судно может быть:

— полуавтономным: «судно с экипажем на борту, способное осуществлять плавание без непрерывного несения ходовой вахты экипажем»;

— полностью автономным: «судно, способное осуществлять плавание без экипажа на борту».

За капитаном морского порта закрепляются обязанности по выдаче свидетельства о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна: «свидетельство о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна будет выдаваться капитаном морского порта в соответствии с положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта» (ст. 53 КТМ РФ).

За владельцем полностью автономного судна закрепляются обязанности:

— ведения в электронном виде журналов, предусмотренных для полностью автономного судна: «судовой журнал, машинный журнал, радиожурнал и санитарный журнал полностью автономного судна ведутся владельцем полностью автономного судна в электронном виде в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта». При этом: «судовые документы могут не находиться на борту полностью автономного судна и предъявляются судовладельцем в электронном виде при осуществлении государственного портового контроля»;

— разработка аварийного плана на случай утраты контроля над полностью автономным судном (п. 5 ст. 106.1 КТМ РФ).

Федеральным законом предусмотрены также дистанционное управление полностью автономным судном и помощь в управлении полуавтономным судном, которую осуществляет внешний экипаж, в состав которого входит внешний капитан. Регламентируется порядок управления полностью автономными судами с помощью внешнего

экипажа. Владельцу полностью автономного судна предоставляется право поручить управление автономным судном «организации, полномочия которой в области автономного судоходства подтверждаются свидетельством, выданным российской организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов» (п. 2 ст. 106.1 КТМ РФ).

Такая организация дистанционно управляет автономным судном и «должна иметь в своем распоряжении технические средства», необходимые для осуществления управления автономными судами, «соответствующие требованиям к техническим средствам по управлению автономными судами, а также специалистов по управлению автономными судами».

Таким образом, национальное законодательство совершило революционный прорыв в правовом регулировании в области эксплуатации автономных судов. Однако для обеспечения эффективного действия указанных нововведений органам исполнительной и государственной власти в области транспорта необходимо закрепить дополнительные права, обязанности, а также разработать требования, позволяющие беспрепятственную эксплуатацию автономных судов на территории России, такие как:

— положение о минимальном составе экипажа судна, минимальном составе внешнего экипажа автономного судна и требования к ним. В положении предусмотреть степени автономности судов (полуавтономные, полностью автономные). Во избежание коллизий для полуавтономных судов определить минимальный состав экипажа для обеспечения безопасности судна с учетом автоматизации многих процессов. Для полностью автономных судов, управляемых из дистанционного центра, определить минимальный состав внешнего экипажа, в состав которого входят внешний капитан автономного судна и специалисты, имеющие опыт работы в должности капитана или старшего помощника капитана морского судна;

— закрепить ответственность владельца полностью автономного судна за недобросовестное ведение судовых журналов и/или несвоевременное его заполнение;

— закрепить обязанность владельцев автономных судов разрабатывать аварийный план и утверждать его в организации, компетентной в области автономного судоходства. Так как без должного контроля разработка аварийных планов приведет к формальному подходу со стороны владельцев полностью автономных судов;

— внести изменения в положение о дипломировании членов экипажей судов, дополнив его разделом о внешнем экипаже автономного судна, закрепить его статус, прописать права, обязанности и ответственность в случае причиненного вреда третьим лицам, а также окружающей среде.

Для обеспечения безопасности и эффективности операций на объектах критической информационной инфраструктуры необходимо разработать:

- перечень технических средств, необходимых для осуществления управления автономными судами;
- требования к техническим средствам по управлению автономными судами;
- требования для аттестации и лицензирования мест дистанционного управления;
- требования к производителю оборудования и разработчику программного обеспечения, предназначенных для обеспечения автономного судовождения;
- требования к оборудованию, необходимому для дистанционного непрерывного несения вахты на ходу, при стоянке у причала либо на якоре.

Таким образом, обеспечение эффективности, безопасности и надежности работы автономных судов зависит от правильного проектирования и соответствия требованиям компетентных в области автономного судоходства организаций.

Остаются вопросы, связанные с надежностью систем, кибербезопасностью. Автономные суда управляются электронными системами, которые могут быть подвержены взлому или неправомерному доступу, в результате чего возникает риск потери контроля над судном и возможности его использования в криминальных целях.

Для обеспечения кибербезопасности автономных судов необходимо принять следующие меры:

- разработать и применить современные методы шифрования данных и защиты информационных систем от внешних атак;
- обеспечить физическую защиту электронного оборудования судна для предотвращения его повреждения или фальсификации;
- создать эффективную систему мониторинга и диагностики состояния кибербезопасности автономного судна.

Эти меры позволят оперативно выявлять возможные уязвимости и предотвращать атаки на систему управления. Однако даже самые передовые технологии не способны полностью гарантировать безопасность автономных судов.

Поэтому необходимо проводить обучение персонала, работающего с такими судами, чтобы они имели навыки по обнаружению и предотвращению кибератак. Следует разрабатывать специализированные стандарты и регуляции, которые бы устанавливали требования к кибербезопасности автономных судов.

Таким образом, автономные суда — это новое направление в развитии морской техники, которое предоставляет широкие возможности для оптимизации процессов перевозки грузов и выполнения

специализированных задач. С каждым годом технологии становятся все более сложными и инновационными. В будущем мы можем ожидать еще более автономные и эффективные суда, которые изменят привычный облик морской индустрии. Однако для успешной эксплуатации таких судов необходимо уделить особое внимание вопросам правового регулирования, кибербезопасности и принять эффективные меры по защите от возможных атак и вмешательств.

**Ушакова Екатерина Дмитриевна**

## **Правовое регулирование процесса поднятия затонувшего судна**

Разбирая суть понятия затонувшего судна, необходимо обратиться к современным источникам международного права. Так, стоит обратиться в первую очередь к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года (*Nairobi WRC*), которая была принята с целью правовой регламентации удаления со дна судов, которые могут представлять опасность для экологической обстановки на море, а также для морской среды и системы безопасности морского судоходства. В данной Конвенции содержатся основные понятия по вопросу поиска и поднятия затонувших судов и затонувшего имущества.

Согласно ст. 1 данной Конвенции под затонувшим судном понимается то судно, которое затонуло вследствие морской аварии, произошедшей по различным причинам. В Конвенции также закреплены случаи, когда судно может считаться затонувшим, к таковым относятся:

- 1) судно затонуло или село на мель;
- 2) одна из составляющих частей судна находится на дне;
- 3) объект, находившийся на судне, утерян и находится на дне или дрейфует по течению;
- 4) судно, вероятнее всего, затонет без должной помощи со стороны экипажа или иных судов.

В то же время Конвенция об охране подводного культурного наследия 2001 г., принятая под эгидой ЮНЕСКО, относит затонувшие суда, находящиеся под водой более 100 лет, к культурному наследию. Согласно данной Конвенции «подводное культурное наследие» — это различные типы объектов человеческой жизнедеятельности, которые обладают исторической, культурной и археологической привлекательностью, но находятся под водой не менее 100 лет. К таким объектам можно отнести в том числе и воздушные и морские суда, иные транспортные средства вместе с их имуществом.

Определения затонувших судов встречаются и в национальных законодательствах различных государств, например, в российском законодательстве. В соответствии со ст. 107 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации «К затонувшему имуществу относится затонувшее или севшее на мель судно или часть такого судна, включая имущество, которое находится или находилось на борту такого судна, либо имущество, которое было утеряно с судна и находится на мели, затонуло или дрейфует в море, либо судно, которое почти затонуло или село на мель или которое может затонуть или сесть на мель».

Таким образом, видно, что единого определения затонувшего судна и затонувшего имущества не существует, хотя вопрос и урегулирован многими международными, региональными и национальными источниками права. Говоря о правовой стороне вопроса поднятия затонувшего судна, прежде всего, необходимо рассмотреть его правовой статус. Правовое регулирование поднятия затонувших судов в международном праве основывается на нескольких международных договорах.

1. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. — содержит набор правил, касающихся затонувших судов. В соответствии с Конвенцией собственник или ответственное за затонувшее судно лицо обязан предпринять меры по удалению судна в случаях, когда оно может представлять опасность для навигации или окружающей среды.

2. Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года (*Nairobi WRC*) — содержит нормы, устанавливающие процедуры по поиску и удалению затонувших судов для предотвращения угрозы безопасности навигации и окружающей среде. Конвенция также определяет права и обязанности судовладельцев, спасательных компаний и других участников процесса поднятия судов.

Еще одним фактором является непосредственно территория затопления судна, статус которого может быть как иностранным, так и международным. К тому же имущество, находящееся на судне, может и вовсе не принадлежать собственнику судна. Возникают споры о владении и ответственности. Возникающие при поднятии затонувших судов споры между собственниками судов, государствами и другими заинтересованными сторонами могут быть очень сложными и длительными. Встает вопрос об ответственности, распределении обязанностей и компенсации за убытки.

Из вышесказанного следует сделать следующий вывод. Несмотря на наличие международных договоров, отсутствуют единые стандарты и процедуры поиска и поднятия затонувших судов. Конечно, существуют нормы национального законодательства различных государств, однако касаются они, как правило, только внутренних вод государства, территориального моря и его исключительной экономической зоны. В

случае, если судно затонуло в открытом море, к таким судам и соответственно имуществу применяется право государства флага судна [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-aspekty-podemazatonuvshego-imuschestva> (дата обращения: 30 октября 2023 г.)]. При этом в международных источниках данный вопрос совсем не регулируется, что является одной из основных проблем в данной сфере.

Таким образом, вопрос о правовом статусе затонувшего судна и имущества носит весьма комплексный характер. При определении его статуса после затопления важно учитывать:

- 1) зарегистрированного собственника судна;
- 2) государство флага судна;
- 3) принадлежность имущества, находящегося на судне (в частности, груза);
- 4) место затопления судна;
- 5) нормы Конвенции *Nairobi WRC*.

Стоит также отметить, что в соответствии с Конвенцией об охране подводного культурного наследия 2001 г., все государства-участники в пределах своих территорий и до внешней границы исключительной экономической зоны несут ответственность за охрану культурного подводного наследия. Что касается же непосредственного подъема судов и иных объектов, то Правила, приложенные к Конвенции, говорят о том, что «В ходе деятельности, направленной на подводное культурное наследие, используются методы неразрушительного обращения и обследования, которые более предпочтительны, чем извлечение объектов» (правило 4).

Помимо норм, содержащихся в Конвенции *Nairobi WRC*, к судам, затонувшим вследствие морской аварии, которые угрожают экологической катастрофой в морском пространстве, могут применяться и положения ряда других конвенций, например, Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., по которой ответственность собственника в случае морской аварии будет иметь свои особенности, ведь судно, так или иначе, загрязнит морскую среду.

Итак, большинство нормативных правовых актов национального и международного характера регламентируют правоотношения в пределах внутренних вод, территориального моря и исключительной экономической зоны, что порождает множество правовых «пробелов». Более того, правовое регулирование «разрывается» между двумя областями — экологической и культурной.

Также нельзя не отметить, что одной из основных проблем в подняттии затонувших судов является крайне высокая стоимость процесса, в связи с чем у судовладельцев интерес к утилизации своих судов попросту отсутствует. Если собственник судна не предпринимает или уклоняется от принятия мер по подъему и ликвидации судна, оно попадает под

определение «брошенные суда» [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razresheniya-problemy-s-zatonuvshimi-sudami> (дата обращения: 30 октября 2023 г.)].

В данной ситуации видится необходимым провести комплексную унификацию норм, регламентирующих правоотношения, касающиеся затонувшего судна и имущества. Сделать это стоит посредством создания общей конвенции, под условным названием «Международная конвенция о поиске и подъеме судов в территориальном море, исключительной экономической зоне и открытом море», которая будет:

- 1) регулировать процесс подъема в обязательном порядке собственником и государством флага всех затонувших судов;
- 2) устанавливать нормы в отношении всех морских пространств;
- 3) устанавливать классы потенциальной опасности судов в случае их затопления;
- 4) добавлять военные суда в качестве предмета правового регулирования;
- 5) устанавливать способы подъема и поиска судов;
- 6) регулировать деятельность судоподъемных организаций как отдельных субъектов правоотношений;
- 7) четко отграничивать экологический и культурный аспекты, выводя в приоритет вопрос об опасности затонувших судов.

**Щербаков Егор Сергеевич**

### **Проблема унификации норм об автономном судоходстве на современном этапе развития системы морского автономного судоходства**

В современной науке международного и морского права вопрос об автономном судоходстве и автономных судах (МАНС) особенно актуален. Несмотря на то что об автономном судоходстве человечество размышляло уже ни один десяток лет, технические возможности для реализации данной идеи появились лишь относительно недавно. При этом перспектива введения системы автономного судоходства в мировую практику весьма заманчива, ведь это поможет снизить ряд расходов на судно — оплату услуг экипажа, возведение конструкций для экипажа на судне, выкуп пиратам за захваченных членов экипажа и др. На данный момент уже присутствует ряд весьма успешных проектов, которые хоть и нельзя назвать полностью автономными судами в современном понимании термина все же можно трактовать как суда с определенной степенью автономности.

Так, например, еще в 2018 г. английским концерном «*Rolls-Royce*» был успешно испытан 53,8-метровый паром типа «*Falco*». Также летом 2021 г. в России был протестирован автономный сухогруз «Пола Анфиса». В этом же году в Норвегии были проведены успешные испытания норвежских компаний *YARA* и *Kongsberg Gruppen*, в ходе которых был протестирован автономный электрический контейнеровоз *Yara Birkeland*. Эти и другие успешные проекты из-за правовых тонкостей все же нельзя назвать полностью автономными судами, связано это с уже устоявшейся терминологией по данному вопросу.

Главенствующим органом, который занимается унификацией норм об автономном судоходстве и безэкипажных (автономных) судах является Международная морская организация (ИМО). В 2017 г. на 98-й сессии ИМО внесла вопрос об автономных судах в круг наиболее приоритетных вопросов правового регулирования. На этой же сессии было принято и официальное определение автономных судов, ИМО предложило использовать термин «МАНС» — морские автономные надводные суда. Уже в 2019 г. на 101-й сессии ИМО Комитетом безопасности на море было принято Временное руководство по испытаниям морских автономных надводных судов. Также в рамках этой сессии была принята официальная классификация МАНС — суда были разделены на автоматизированные суда; дистанционно управляемые суда с экипажем или без него; полностью автономные суда.

При этом можно сказать, что вопросы об аббревиатуре, понятии и видах МАНС фактически являются единственными унифицированными нормами в данной области. Так, термин МАНС плотно укрепился в правовой науке и официальных документах. В июне 2023 г. на 107-й сессии Комитета безопасности на море ИМО было заявлено о создании Кодекса МАНС, который в 2025 г. должен быть представлен в рекомендательном виде, а в 2028 г. — в обязательном. Также Комитет впервые унифицировал область действия Кодекса — нормы будут распространяться исключительно на грузовые суда, правила в отношении которых охватываются Конвенцией СОЛАС-74 [URL: [https://гумрф.рф/news2023/49/news\\_190623\\_0.html](https://гумрф.рф/news2023/49/news_190623_0.html) (дата обращения: 17 октября 2023 г.)].

Тем не менее даже вопрос о понятии МАНС не унифицирован до конца, так как фактически к объектам, управляющимся автономно, можно отнести и различные подводные и надводные беспилотные аппараты, которые некоторые страны до сих пор могут трактовать как суда автономные. По мнению В. Г. Белякова, такие объекты стоит относить не к автономному судну (тем более к категории «МАНС»), а к принадлежности военного корабля или отдельному виду вооружения, в связи с чем важно разграничивать понятия МАНС и «морские беспилотные аппараты» [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-pravovom-statuse-morskih->

avtonomnyh-apparatov (дата обращения: 17 октября 2023 г.)). Несмотря на неопределенность большинства норм об автономном судоходстве и МАНС, государства стремятся как можно скорее регламентировать данную отрасль во избежание оставления вопроса в «серой зоне» правового регулирования к моменту технической разработки системы автономного судоходства. В связи с этим нормы государств могут значительно различаться, что повлечет за собой ряд серьезнейших проблем в будущем.

Например, проблемой может быть неопределенность в понятии и классификации судов. Так, одно государство введет свою классификацию МАНС и запретит заход в порт полностью автономных судов, в то время как в другой стране по закону данное судно может быть признано лишь полуавтономным или судном с дистанционным управлением. С этим также может быть связан запрет норм национального законодательства на перевозку определенных, например, особо опасных грузов автономными судами или судами с высокой степенью автономности. Также актуальны вопросы о возможности перевозки пассажиров, требованиях к конструкции судна, требованиях к судовым документам, требованиях о заходе в порт и выходе из порта, требованиях о внешнем экипаже и экипаже на судне, вопросы правосубъектности, о спасании, о страховании и множество иных аспектов. Фактически важен комплексный пересмотр международного морского законодательства с целью внедрения совершенно новой для судоходства системы [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-bezekipazhnyh-sudov-v-rossiyskoj-federatsii> (дата обращения: 17 октября 2023 г.)].

Причем ссылаться на международные Конвенции для унификации норм на данном этапе развития рассматриваемых правоотношений не представляется возможным, так как с правовой точки зрения использование автономных судов в морском судоходстве незаконно с точки зрения основополагающих международных конвенций (СОЛАС-74, КМП-82, SALVAGE). Нормы данных международных правовых актов противоречат самой концепции использования автономных судов. Единственный путь унификации — издание единого международного акта по данному вопросу, а именно — Кодекса МАНС, который уже разрабатывается ИМО. Тем не менее введение Кодекса в силу в обязательном порядке в 2028 г. не соответствует растущему техническому потенциалу и стремлению государств ввести в свое законодательство нормы о МАНС.

Так, 1 сентября 2024 г. в Российской Федерации вступает в силу Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который вносит изменения в нормы, касающиеся международного судоходства, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Федеральных законов «О внутренних морских водах, территориальном море и

прилежащей зоне», «О транспортной безопасности», «О морских портах». В основном это общие теоретические положения, необходимые для дальнейшего правового регулирования МАНС. Согласно ст. 2 данного Федерального закона в ст. 7 Кодекса торгового мореплавания стоит внести п. 7 со следующим определением: «автономное судно» — это самоходное судно, процессы которого в определенной степени автоматизированы, это полностью автономное или полуавтономное судно. Исходя из анализа данного Федерального закона, видно, что законодатель учел некоторые рекомендации ИМО, но, к сожалению, не все. В понятии автономного судна отсутствует важнейший его признак — надводность. Данный признак заложен в самом унифицированном понятии «МАНС», что, как отмечает А. С. Скаридов, значительно сужает перечень относимых к МАНС объектов [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-determinatsii-morskih-avtonomnyh-sredstv-primenitelno-k-pravovomu-regulirovaniyu-kommercheskogo-sudohodstva> (дата обращения: 17 октября 2023 г.)].

Как видно из рассмотренного примера, за стремлением как можно скорее урегулировать вопрос об автономных судах скрывается ряд проблем, которые позднее могут возникнуть при уже функционирующей системе автономного судоходства. В связи с этим необходима срочная унификация некоторых базовых теоретических норм, касающихся эксплуатации и разработки автономных судов.

Необходимо унифицировать ряд основополагающих норм, касающихся разработки и функционирования МАНС. Возложить данную задачу следует на ИМО, которая, к слову, издала весьма удачное Временное руководство по испытаниям МАНС. На очередной сессии ИМО предлагается вынести в отдельную резолюцию ряд норм, необходимых для превентивного правового регулирования разработки и эксплуатации МАНС в рамках национальных законодательств ведущих морских держав. Так, необходимо унифицировать следующие вопросы: дать понятие автономному суду (использовать аббревиатуру «МАНС»); перечислить степени автономности и раскрыть их признаки; вывести за пределы правовой категории МАНС объекты вооружения, а также подводные объекты; определить возможность перевозки пассажиров на МАНС; сформулировать понятие «внешний экипаж судна»; уточнить нормы, касающиеся испытаний МАНС на водных путях; рассмотреть вопрос правосубъектности автономных судов; установить категории судов, к которым может применяться термин МАНС. Эти и другие вопросы необходимо унифицировать уже на данной стадии развития норм о МАНС, при этом эти нормы не должны в полной мере регламентировать функционирование МАНС, но должны представлять собой понятные ориентиры для развития международного морского права и национального морского права различных государств. Нормы,

унифицированные в рамках очередной сессии ИМО, следует изложить в отдельной резолюции ИМО «Об унификации норм о МАНС».

Таким образом, для систематического правового регулирования разработки и эксплуатации МАНС необходимо унифицировать ряд норм, касающихся внедрения в морское судоходство автономных судов. Это поможет установлению в национальных законодательствах и международном праве базовых теоретических понятий. Сделать это представляется возможным через издание ИМО соответствующей резолюции об унификации норм, касающихся МАНС.

<p style="text-align: center;"><b>ТРЕБОВАНИЯ</b> к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Вестник Юридического института МИИТ»</p>	<p style="text-align: center;"><b>REQUIREMENTS</b> for the materials submitted for publication in the journal “Bulletin of the Law Institute of MIIT”</p>
<p>Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.</p> <p><b>Статья представляется</b> в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru.</p> <p><b>Адрес редакции:</b> 127994, г. Москва, ул. Образцова, д 9, стр. 9, учебный корпус 6.</p> <p><b>Объем статей</b> — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.)</p> <p>При наборе текста необходимо использовать шрифт «Times New Roman». Размер шрифта для основного текста статей — 14. Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).</p> <p>Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в квадратных скобках по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка».</p> <p><b>Название статьи</b> приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.</p> <p><b>Сведения об авторах</b> приводятся на русском и английском языках: фамилия, имя, отчество всех авторов полностью; полное название организации — места работы каждого автора в именительном</p>	<p>Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.</p> <p><b>All papers</b> should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru.</p> <p><b>The official address of the editorial board</b> is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.</p> <p><b>The paper</b> should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets).</p> <p>The paper should be printed in Microsoft Word format, Times New Roman, font-size 14 Pt. Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).</p> <p>References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference».</p> <p><b>The title of the paper</b> is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.</p> <p><b>The information about authors</b> is given both in Russian and in English: surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; official name of the organization in Nominative case (where EACH author</p>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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