МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА (РУТ (МИИТ))

Ю Р И Д И Ч Е С К И Й  И Н С Т И Т У Т

# ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ И ТРЕНДЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ: ТЕХНОГЕННЫЙ ПРОРЫВ КАК ВЫЗОВ ПРАВУ

Материалы Третьего Международного
транспортно-правового форума

# ARTIFICIAL INTELLIGENCE AND DIGITALIZATION TRENDS: A TECHNOGENIC BREAKTHROUGH AS A CHALLENGE TO THE LAW

Materials of the Third International
Transport-Law Forum

МОСКВА—2021

УДК 347.73:656
ББК 67.404.2
И86
ISBN 978-5-7876-0303-3

***Ответственные редакторы:***

**Чеботарева Анна Александровна** — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ);

**Чеботарев Владимир Евгеньевич** — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ).

Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву // Материалы Третьего Международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева ; вступительное слово Н. А. Духно. — Москва : Изд-во Юридического института МИИТ, 2021. — 729 с.

На базе Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) 10—11 февраля 2021 г. состоялся Третий Международный транспортно-правовой форум «Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву». В работе форума участвовали представители разных стран — России, Марокко, Египта, Алжира, Туниса, Судана, Иордании и Беларуси.

В сборнике представлены тезисы докладов и выступлений участников международного форума.

Конференция проводилась при поддержке справочной правовой системы КонсультантПлюс и издательской группы «Юрист».

© Российский университет транспорта (МИИТ), 2021

| | | |
|---|---|---|
| Изд. заказ 8 | Подписано в печать 07.06.2021 | Тираж 100 экз. |
| Усл.-печ. л. 45,6 | Уч.-изд. л. 33,2 | Формат 60×901/16 |

Типография Юридического института МИИТ
127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

## Содержание

Принятые сокращения ..... 10
Приветственное слово ..... 11
*Духно Н. А*. Российские проблемы использования исскусственного интеллекта в сфере образования ..... 16
*Шукрани Э. Х., Мохаммед Б., Абдедаим Б*. Технология умных кораблей. проблема согласования между накоплением прибыли и защитой морской среды ..... 32
*Чеботарева А. А.* Умные транспортные системы и искусственный интеллект: тенденции внедрения новых требований и стандартов ..... 43
*Бадави Х*. Преимущества и риски искусственного интеллекта для рабочей силы в развивающихся странах ..... 49
*Танкат И.* Стратегия искусственного интеллекта и больших данных в государственном секторе на пути к государству 4.0 ..... 67
*Арбия Хлали*. Морской порт в области технологических инноваций и цифровая трансформация ..... 81
*Полякова Т. А*. Правовое обеспечение информационной безопасности: проблемы цифровизации и трансформации права, стратегия развития искусственного интеллекта ..... 90
*Минбалеев А. В.* Современные проблемы и перспективы правового регулирования использования искусственного интеллекта в автомобильном транспорте в европейском союзе ..... 97
*Мальцев В. А.*Международно-правовые принципы этики применения искусственного интеллекта ..... 104
*Аят Салах Дакрорей.*Умные города как одно из приложений искусственного интеллекта: неоновый город как модель ..... 111
*Хотько О. А.*Теоретические основания законодательного регулирования интеллектуальных транспортных систем в контексте правового обеспечения экологической безопасности и устойчивого развития государства и общества ..... 127
*Фадуа Таматам*. Основы оценки гибкости людских ресурсов в эпоху цифровой трансформации ..... 133
*Фарах Фейсал Альшахадат*. Правовая природа искусственного интеллекта ..... 152
*Хелен Нашаат Эдвард*. Этика искусственного интеллекта для раскрытия информации о бухгалтерском учете в транспортном секторе ..... 156
*Митрович Б.* Опыт сербии в юридическом сопровождении государственного ограничения транспорта в условиях «пандемии» ..... 162

*Йохан Крауз*, *Кленов М. В., Холиков И. В.* Медицинские, экономические и правовые последствия глобального распространения массовых инфекционных заболеваний .....165
*Милованович А., Аскович А., Ситович Й*. Роль сербского института профессионального здоровья как ковид-больница во время пандемии corona viris как часть сербской системы здравоохранения .....175
*Багреева Е. Г.*, *Кворович Д., Землин А. И.* Непрерывное профессиональное образование как средство формирования правовой культуры специалиста в области обеспечения транспортной безопасности .....180
*Сидоркин А. И.* Основные направления в исследовании проблем транспортной безопасности современности.....187
*Григорьев В. Н.* Назначение уголовного судопроизводства и социально-правовая действительность.....193
*Пищелко А. В.* К вопросу построения гибридной системы транспортной безопасности .....200
*Землин А. И., Лаврентьева А. И.* Некоторые вопросы учебно-методического сопровождения профессиональной переподготовки должностных лиц, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность на транспорте .....205
Попов В. Л. Цифровизация в судебной экспертизе .....212
*Багдасарян И. А., Гадицкий М. М.* Актуальные вопросы совершенствования прокурорского надзора за исполнением законов в сфере антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта.....218
*Лещов Г. Ю*. Нормативно-правовое регулирование системы управления безопасностью на транспорте .....225
*Лобачев С. Л.* Регламентация использования искусственного интеллекта в образовании: состояние и перспектива до 2025 года.....237
*Липунов В. И.* Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву .....241
*Землина О. М., Гадицкий М. М.* Анализ и пути совершенствования законодательства о безопасности железнодорожного транспорта.....249
*Едигарева Ю. Г., Шаткин К. А.* Актуальные вопросы правового обеспечения передачи транспортно-логистических функций на аутсорсинг .....255
*Расулов А. В., Мамедов М. Э.* Правовое регулирование и организация железнодорожной перевозки груза .....261
*Тарасов М. Ю*. Некоторые варианты решения современных проблем международного розыска.....270

*Тимонина И. В*. Особенности правового регулирования трудовых отношений на транспортных предприятиях в период пандемии covid-19 ...278
*Химич Т. М., Асриянц В. В.* Европейский опыт правового регулирования высокоскоростного железнодорожного сообщения: теоретический аспект ....283
*Гоц Е. В*. Искусственный интеллект и права человека ....292
*Гришковец А. А*. Государственное регулирование в сфере авиационной промышленности как важный фактор развития воздушного транспорта в современной россии (административно-правовые аспекты) ....296
*Гуцуляк В. Н*. Правовые проблемы использования искусственного интеллекта на морском транспорте ....304
*Данилина Е. И., Маликова Я. И., Горелов Д. В*. Развитие искусственного интеллекта: отечественной и зарубежной опыт ....309
*Жариков М. В*. Проблемы и перспективы применения искусственного интеллекта в мировой транспортной системе с учетом инициативы китайского цифрового шелкового пути ....314
*Корякин В. М*. Цифровые информационные ресурсы как средство оценки благонадежности лиц, подающих заявки на участие в закупках товаров, работ и услуг для государственных нужд ....320
*Кушнир А. М*. Некоторые проблемы обеспечения экономической и информационной безопасности в таможенной сфере ....331
*Мельников В. С*. Право интеллектуальной собственности и искусственный интеллект ....336
*Овечкин А. П.* Проблемы правового обеспечения цифровизации экономики ....342
*Аль Али Насер Абдель Рахим*. Правосубъектность искусственного интеллекта: правовые проблемы и подходы ....348
*Батюкова В. Е.* К вопросу об уголовной ответственности за хулиганство на транспорте: вопросы теории и практики ....356
*Бочкова С. С.* Правовое регулирование каршеринговых отношений в условиях цифровизации общественных отношений в России ....360
*Волков В. Ф., Рудакова Е. Н*. Основные тенденции цифровизации коммуникаций таможенных органов в современных условиях ....367
*Груздева Л. М*. Использование искусственного интеллекта на транспорте: перспективы развития беспилотных технологий ....376
*Гулиева М. Э*. Международная информационная безопасность в условиях цифрового строя ....381
*Дахненко С. С*. Направления совершенствования законодательства в сфере эксплуатации беспилотных воздушных судов ....385
*Дмитриева О. А.* Цифровизация транспортного комплекса Российской Федерации (на примере морского транспорта) ....389

*Ивакин В. И.* Искусственный интеллект и экологическое право.....398
*Мамина О. И.* Экспериментальные правовые режимы в сфере цифровых инноваций и механизм специального регулирования: новые понятия российского законодательства .....404
*Мельникова Ю. В.* Правовое понимание, гражданско-правовое регулирование и юридические аспекты применения искусственного интеллекта .....412
*Павлова А. В.* Искусственный интеллект в таможенном деле .....417
*Петров Ю. И.* Инженерное образование и его правовая основа в России в XVIII—XIX веках: опыт и уроки.....421
*Правкин С. А.* Цифровая трансформация финансового рынка как шаг к созданию его новой модели .....431
*Смирнова В. В.* Проблемы правового регулирования криптовалюты в России .....437
*Тарасенко Ю. А.* Овербукинг на транспорте: цифровизация в условиях правовой неопределенности .....442
*Тимонина И. В.* О применении цифровых технологий в реализации прав граждан на социальное обслуживание.....445
*Розанов А. С.* Искусственный интеллект: перспективы изучения и роль в обществе .....454
*Химич Т. М.* Высокоскоростной пассажирский транспорт в России: основные проблемы и перспективы развития.....458
*Чеботарев В. Е.* Правовые аспекты развития аналитических систем управления транспортным комплексом.....462
*Шатская И. И.* Законодательное регулирование цифровой трансформации налогообложения.....466
*Эфендиев Т. С.* Правонарушения в сфере информационных технологий.....474
*Вареник П. К.* Морские перевозки .....482
*Вологдина Е. С.* Правовое обеспечение информационной безопасности в таможенной сфере: к вопросу о проблемах и тенденциях в условиях цифровой трансформации.....490
*Торшин А. А.* Вопросы возникновения обязательств вследствие причинения вреда беспилотными автомобилями .....495
*Бокань В. А.* Актуальные проблемы правового режима земель, предназначенных для размещения автомобильных дорог.....505
*Бушев А. В.* Первичность экологических правонарушений на воздушном транспорте в рамках административного законодательства.....511
*Длугач Л. Л.* Актуальные проблемы механизма обеспечения информационной безопасности персональных данных .....516

*Зиновьева В. В*. Проблемы внедрения искусственного интеллекта в государственное управление .....520
*Сандырева Е. В*. Аутсорсинг транспортных услуг в условиях цифровизации экономики .....524
*Аль-Гали С. С*. Регулирование внешнеторговой деятельности в рамках стратегии развития фтс до 2030 года .....529
*Дюрикенова Е. Д*. Проблемы правового регулирования перевозки пассажиров автомобильным транспортом .....533
*Колесников Н. В*. Актуальные проблемы правового регулирования самозанятых в России и зарубежных странах .....537
*Коцюба В. Д.* Внедрение информационных технологий в железнодорожный транспорт России и проблемы их регулирования .....543
*Романов А. В*. Цифровизация грузоперевозок в России: правовой аспект .....548
*Сербиненко Е. Ю*. Анализ основных проблем и путей их решения по использованию механизма «единое окно» .....553
*Сысоев А. А.* Искусственный интеллект в борьбе с распространением covid-2019: правовое регулирование, проблемы, тенденции .....562
*Угланова Е. С.* Кризис стабильности национального и технологического суверенитета в аспекте современных глобальных проблем человечества .....566
*Рыбакова А. А.* Упрощенный таможенный коридор (проект «зеленый коридор»). Реализация проекта «зеленый коридор» между Россией и Индией. .....572
*Харланов Р. Л.* Административное-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения информационной безопасности на транспорте .....576
*Пименов А. Н*. Актуальные проблемы административно-правового регулирования обеспечения информационной безопасности .....579
*Колосова Е. В., Семкина Н. С*. Диджитализация пассажирских перевозок в рф .....583
*Барков А. Д*. Значение «инкотермс» для регулирования транспортных отношений .....587
*Волвенкина Е. А*. Исполнение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в россии и германии .....594
*Воронов Р. Г*. Актуальные проблемы развития транспортного права как комплексной отрасли права россии .....600
*Глушаненко М. А*. Правовое положение государственной компании «Российские автомобильные дороги» .....605

*Громова Я. И.* Организационно-правовые основы реализации проектного подхода к подготовке кадров для нужд транспортной отрасли ..... 612
*Державин В. Н.* Актуальные правовые проблемы закупочной деятельности транспортных компаний ..... 617
*Жданова Д. В.* К вопросу о классификации транспортных преступлений ..... 626
*Зотова В. А.* Правовые аспекты внутреннего финансового аудита в министерстве транспорта российской федерации как средства обеспечения законности и эффективности расходования бюджетных средств ..... 634
*Кувшинов А. Е.* Гражданско-правовая ответственность предприятий за вред, причиненный в связи с использованием железнодорожного транспорта ..... 640
*Кудекова А. К.* Нормативно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции дорог ..... 645
*Масленников М. А.* Особенности предоставления информации при заключении договора коммерческой концессии в сфере оказания транспортных услуг ..... 650
*Мовсумзаде Г. М.* Анализ положений международных договоров Российской Федерации в области внутреннего водного транспорта ..... 660
*Моргунов М. В.* Транспортное право и транспортный комплекс в условиях пандемии covid-19 ..... 671
*Мосягина А. А.* Перспективы транспортной корпорации в условиях цифровизации экономики ..... 676
*Черкашин А. Ю., Аникин Н. А.* Развитие цифровых транспортных коридоров в странах еаэс в условиях пандемии COVID-19 ..... 682
*Мотина М. Н.* Режимные требования инвестиционной деятельности на транспорте ..... 689
*Попова Н. А.* Место и роль транспортной прокуратуры в системе органов прокуратуры ..... 694
*Семенец Д. О.* Общая характеристика оснований гражданско-правовой ответственности перевозчика при перевозке грузов железнодорожным транспортом ..... 698
*Ступина В. Е.* Правовое регулирование перевозки багажа железнодорожным транспортом ..... 708
*Трубицина А. В.* Историко-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности в россии (на примере водного транспорта) ..... 714

*Щелкунов Е. А*. Общественный контроль в сфере финансового обеспечения реализации Транспортной стратегии Российской Федерации.....718
*Чевычелова М. Ю*. К вопросу о правовом статусе беспилотных летательных аппаратов.....724

## Принятые сокращения[1]

### Нормативные правовые акты

**Конституция РФ** — Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.

**ГК РФ** — Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51- ФЗ; часть вторая от 26 января 1996 г. № 14- ФЗ; часть третья от 26 ноября 2001 г. № 146- ФЗ; часть четвертая от 18 декабря 2006 г. № 230- ФЗ

**КоАП РФ** — Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ

**НК РФ —** Налоговый кодекс Российской Федерации: часть первая от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ; часть вторая от 5 августа 2001 г. № 117-ФЗ

**УК РФ** — Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ

### Прочие сокращения

**абз.** — абзац;

**гл.** — глава;

**ЕАЭС —** Евразийский экономический союз;

**ОАО «РЖД»** — открытое акционерное общество «Российские железные дороги»;

**п.** — пункт (-ы);

**СНГ —** Содружество Независимых Государств;

**ст.** — статья (-и);

**ч. —** часть (-и)

[1] В сборнике использованы 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.

## Приветственное слово

Уважаемые участники форума, дорогие друзья! Февральские дни стали традиционными в объединении ученых, преподавателей, практических работников, сопровождаемом инициативой кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта. Сегодня, 10 февраля 2021 г. на Международный транспортно-правовой форум пришли и приехали ученые не только России, но многих зарубежных стран, демонстрируя свои научные интересы к транспортно-правовым идеям, поставленным предметом обсуждения настоящей конференции. Третий год форум привлекает своей научной работой внимание ученых и практиков, проникших заботой к решению актуальных правовых проблем в сфере транспортной деятельности. Транспортно-правовой форум начался 14 февраля 2019 г. с обсуждения интересных вопросов, охваченных темой «Современные финансовые и финансово-правовые проблемы на транспорте». Второй форум проходил 12—13 февраля 2020 г., где также обсуждались задачи, пробудившие сознание не только ученых, но и практиков к проблеме цифровизации в разных секторах экономики. В поиске новых научных идей, объединяющих право и цифровизацию на транспорте, форум провел научную сессию по проблематике «Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики».

Приступая к работе третьего по сету научного форма и понимая высокую степень значимости его результатов, считаю необходимым признать Международный транспортно-правовой форум регулярным, ежегодным научным конгрессом, имеющим международное значение в сфере правового влияния на развитие транспортных систем, на создание условий формирования безопасного и комфортного транспорта, обеспечивающего удовлетворение, охрану прав человека. Мы, ученые и практики передовых взглядов, обязаны в наше новое время, в эпоху технологического прорыва, убеждать большую часть людей, связавших свою судьбу с транспортом, в том, что основной их обязанностью является создание условий, обеспечивающих охрану прав человека, при постоянном развитии и функционировании транспорта, на основе новой техники и совершенных технологий.

Кафедра Юридического института РУТ (МИИТ), взявшая старт к научному развитию правовых средств, адаптированных к транспортной системе, определила цель международного уровня — подчинение любых технологий на транспорте охране прав человека.

Принимая участие в Третьем международном транспортно-правовом форуме, приуроченном к 125-летию Российского университета транспорта, посвящая его обсуждению актуальной проблематике «Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву», мы можем выдвинуть новые идеи по вопросам развития права и всех других правовых средств. Они могут стать основными регуляторами в процессах разработки и внедрения искусственного интеллекта в транспортную систему. Понимая, что каждый из вас имеет свои суждения, свои взгляды на новые технологии искусственного интеллекта, каждое предложение следует подчинять цели охраны прав человека.

В Российской транспортной системе накопилось много проблем, все они стали следствием состояния нашей экономики и общего уровня правовой культуры общества. Для развития интегративных процессов и становления транспортных коридоров, соответствующих указаниям директивных документов и стратегических программ, требуется не только обновление нашего транспортного законодательства, что является одной из важных задач. В числе головной задачи стоит воспитание транспортника с таким мировоззрением и профессиональными способностями, при котором будут обоснованно приниматься правовые решения. Поднимая правовую культуру на транспорте, мы создаем гарантии избавления от рисков, угрожающих совершению аварий и других правонарушений, ведущих к огромным потерям и наносящих большой вред. Нам, участникам научного форума, следует обратить внимание не только на проблемы совершенствования законодательства, но и на проблемы воплощения правовых норм в транспортную деятельность. Особо следует выделять задачи по воплощению правовых норм в процессах внедрения технологий искусственного интеллекта в транспортную сферу. На транспорте были и остаются проблемы безопасности, а когда начался процесс освоения новых технологий, эти проблемы умножаются. Применительно к решению задач внедрения и использования технологий искусственного интеллекта на транспорте, правовых проблем накопи-

лось столько, сколько обнаружилось недостатков в сфере нашей юриспруденции. Я убежден в том, что юристам и особенно ученым-правоведам, следует смелее ставить вопросы укрепления правовых гарантий, направленных на обеспечение охраны прав человека, который попадает в орбиту транспортной деятельности. Прежде, чем внедрять новые технологии на транспорте, юристы обязаны предлагать обоснованные новые правовые гарантии, которые будут обеспечивать безопасное функционирование транспорта с использованием искусственного интеллекта.

Выражая общие оптимистические взгляды, какими мы обязаны руководствоваться в своей жизни, убежден в том, что каждый из участников научного форума при рассмотрении проблем применения искусственного интеллекта в транспортной сфере, обоснованно предложит новые направления по развитию правовых средств, которые станут гарантиями охраны прав человека на транспорте, развивающемся на основе новых технологий.

Видя человека, с его правами, как высшую ценность, мы обязаны с вами призадуматься о развитии нашего образования в целом, и транспортного в частности. Без высокой образованности нам не осилить тот уровень правовой культуры, с вершины которой можно обеспечить безопасность на транспорте. Когда в образовании ставится задача освоения основ искусственного интеллекта, это хорошо, но не достаточно, чтобы человека научить умениям давать оценку степени возможного использования этой технологии в жизни или на производстве.

Сегодня острой стала проблема отхода от устаревших методик предметного обучения отраслей права и перехода на освоение правовых ценностей того содержания и таких методик, в каких это будет необходимо каждому человеку в его жизни и его профессии. Знания, данные под влиянием указаний, без понимания их роли в жизни и назначения в профессиональной деятельности, ничего человеку не добавляют. Знания без понимания их предназначенности не остаются в сознании человека. Чтобы учить других, мы обязаны понимать законные интересы человека, дорожить своими и других людей правами, учить их защищать свои права, создавая условия охраны прав человека. Основная сущность жизни — это стремление к непрерывному ее развитию с обеспечением всех прав человека. Реализуя свои права,

человек на рабочем месте будет осознанно трудиться под воздействием высокого правосознания. Оно играет ключевую роль в поведении человека. Никогда образование не может быть оценено высоко, если обучение строится на лживой информации. Если действительность совсем другая, и она противоположна сведениям, которые даются учащимся, то никакого качественного обучения мы никогда не достигнем. Чтобы внедрять технологии искусственного интеллекта в развитие и деятельность транспорта, необходимо достоверно знать, какие имеются полезные человеку свойства этого продукта и что в нем есть отрицательно воздействующего на человека. Как можно регулировать применение технологий, не зная их свойств? Как и кто будет нести ответственность за внедрение искусственного интеллекта, процессы которого приведут к непредсказуемым последствиям. Знание технологий и права, в своем научно обоснованном сочетании, даст основу для разработки предложений, полезных для развития новых направлений в юриспруденции. Правовое воздействие на процессы применения новых технологий необходимо в той мере, в какой будут обеспечены права человека. Правоведы не могут отрицать применение новых технологий при условии создания надежных правовых средств, обеспечивающих охрану и защиту прав человека на всех этапах развития, внедрения и использования технологий искусственного интеллекта.

Мы с вами должны стойко стоять на позиции того, что искусственный интеллект, независимо от степени его развития, не подменяет человека, а только является средством, значительно расширяющим человеческие способности и избавляющим человека от рутинной работы, заменяя ее новыми технологическими процессами. Их правовое регулирование должно проходить в таком режиме, чтобы всегда была гарантия охраны прав человека. Это тот самый важный критерий, который мы обязаны учитывать при разработке нового законодательства и разработки методик внедрения его в практику регулирования процессами применения искусственного интеллекта.

Проблемы правового воздействия на процессы применения искусственного интеллекта в транспортной системе России найдут свое обсуждение в дискуссиях научного форума и в сочетании оценки и выводов правовых вопросов других стран, будут способствовать формированию важных теоретических предложений для развития

законодательства и практики правового регулирования отношений в сфере использования искусственного интеллекта на транспорте.

Творческий труд научного форума станет новым шагом в приближении к цели охраны прав человека на пути объективного процесса внедрения и функционирования в транспортную систему нового технологического продукта — искусственного интеллекта.

Желаю вам творческих успехов, дорогие друзья!

*Духно Николай Алексеевич,*
*доктор юридических наук, профессор,*
*директор Юридического института*
*Российского университета транспорта,*
*Почетный работник высшего образования*
*Российской Федерации*

**Духно Николай Алексеевич,**
доктор юридических наук, профессор,
директор Юридического института
Российского университета транспорта,
Почетный работник высшего образования
Российской Федерации

# Российские проблемы использования искусственного интеллекта в сфере образования

*Аннотация.* Актуальность темы использования обусловливается тем, что появление новых технологий искусственного интеллекта и широкие возможности использования их в разных сферах деятельности обострило проблемы применения таких технологий в обучении. Исследования подтверждают, что искусственный интеллект начал внедряться в разные виды деятельности, создавая уверенность в полезности этой технологии. В работе проведен анализ научных работ, в которых высказаны разные точки зрения по вопросам использования искусственного интеллекта в образовании. Обнаружены факты настороженного отношения к искусственному интеллекту, отдельные работники видят в новых технологиях риски, угрожающие потерей рабочего места или ликвидации вузов. Искусственный интеллект не заменяет человеческий интеллект, а способствует ему там, где требуются переработка объемных массивов информации, ее систематизация и решение иных задач, поставленных человеком. В этой важной аналитической работе, подобной мыслительной деятельности человека, идет процесс, заданный человеком под его задачи. Человека нельзя ставить в зависимость от машины, недопустимо создание технологий, которые могут управлять правами человека без согласия его воли.

*Ключевые слова:* влияние искусственного интеллекта на разные сферы деятельности; отношение к искусственному интеллекту; предельные границы применения искусственного интеллекта; предназначенность искусственного интеллекта; культура взглядов на искусственный интеллект; правовое регулирование искусственного интеллекта.

**Nikolay A. Dukhno,**
Director of the Law Institute of the Russian University of Transport,
Doctor of Law, Professor, Honorary Worker of higher Education
of the Russian Federation.

## Russian problems of the use of artificial intelligence in the sphere of education

*Abstract.* The relevance of the topic of use is due to the fact that the emergence of new technologies of artificial intelligence and the wide possibilities of using them in various fields of activity have exacerbated the problems of using such technologies in teaching. Research confirms that artificial intelligence has begun to infiltrate various activities, creating confidence in the usefulness of this technology. The paper analyzes scientific papers in which different points of view are expressed on the use of artificial intelligence in education. Facts of a wary attitude towards artificial intelligence have been revealed; some workers see risks in new technologies that threaten the loss of a job, or the liquidation of universities. Artificial intelligence does not replace human intelligence, but promotes it wherever it is required to process voluminous arrays of information, its systematization and the solution of other tasks posed by a person. In this important analytical work, there is a process set by a person for his tasks. A person cannot be made dependent on a machine; it is inadmissible to create technologies that can manage human rights without the consent of his will.

*Keywords:* the influence of artificial intelligence on various fields of activity; attitude to artificial intelligence; the ultimate limits of the use of artificial intelligence; the intended purpose of artificial intelligence; culture of views on artificial intelligence; legal regulation of artificial intelligence.

**Методология исследования.** Теоретической основой исследования стало изучение основополагающих идей, используемых в познавательной деятельности проблем воплощения искусственного интеллекта в учебный процесс. В систему методов вошли те, которые своим содержанием могли полно и объективно раскрыть предмет исследования, ограничивающий научные труды, содержащие идеи, принципы, концепции использования искусственного интеллекта в образовательной деятельности, а также мастерство, использование методов исследования, обогащенных большим опытом научной работы автора. В настоящем научном труде автор опирался на методы сравнения, анализа и синтеза, абстрагирования, идеализации, аналогии и моделирования теории, отражающей процессы развития применения технологий искусственного интеллекта в обучении студентов в сфере высшего образования. Важно заметить, выявить, какое отношение к новым технологиям складывается в вузах и готовы ли мы применять технологии искусственного интеллекта в обучении студентов.

**Результаты исследования.** С наращиванием процесса развития технологий искусственного интеллекта и попытками внедрения его технологий в разные сферы деятельности появляются научные работы, выражающие оценку и выводы по возникающим проблемам внедрения таких технологий в образование. Выделены и проведен научный анализ работ, посвященных проблемам применения искусственного интеллекта в образовательной деятельности. Исследования показали, что современная научная мысль российских ученых и практиков уделяет внимание проблемам внедрения технологий искусственного интеллекта (ИИ) в сферу образования. Искусственный интеллект представлен в литературе как свойство интеллектуальных систем, предназначаемых выполнять творческие функции, которые традиционно считаются прерогативой человека[1]. Не вникая глубоко в сущностные свойства ИИ, отдельные ученые справедливо замечают реальные факты того, что компьютерно-информационное обучение сегодня необходимо рассматривать как основу современной теоретизации педагогических реалий, обеспечивающих практику социализации личности в информационном обществе, как инструмент познания и организации жизнедеятельности человека ближайшего будущего[2]. В литературе рассматривается искусственный интеллект как раздел информатики, изучающий интеллект, демонстрируемый машинами и программным обеспечением. Искусственный интеллект, являясь областью информатики, обладает способностью значительно улучшать человеческую жизнь в большинстве областей деятельности. В отдельных источниках утверждается, что в будущем разумные машины способны улучшить или заменить людей во многих областях деятельности. В наше время в мире происходят новые открытия, если в прошлом веке искусственный интеллект был для человечества загадкой, то сейчас главной задачей ученых является внедрение современных интеллектуальных технологий во все сферы человеческой жиз-

[1] *Аверкин А. Н., Гаазе-Рапопорт М. Г., Поспелов Д. А*. Толковый словарь по искусственному интеллекту. М. : Радио и связь, 1992. С. 256.

[2] *Михайлова И. С., Шевцов В. В*. Перспективы использования искусственного интеллекта в сфере образования // Современные научные исследования и разработки. 2018. № 6 (23). С. 475—476.

ни[1]. Искусственный интеллект за последние два десятилетия значительно улучшил показатели производства, сферы услуг и в других областях. Проведенные исследования подтверждают, что области применения искусственного интеллекта оказывают огромное влияние на различные сферы жизни, такие как инженерия, бизнес, медицина, прогнозирование погоды, улучшая показатели деятельности. Отдельные аспекты применения ИИ в области образования, стали замечаться все чаще, обозначая пути поиска методов применения ИИ в обучении[2]. Робко, но верно рассматривается проблема отдельного направления становления использования искусственного интеллекта в сфере образования[3].

Проблемы правового регулирования разработок и внедрения искусственного интеллекта во многом могли решаться продуктивно, если бы правовые средства оказались достаточно развитыми в этом направлении. В какой-то части эту задачу предложили решать принятием ряда нормативных правовых актов. Автономная некоммерческая организация (АНО) «Цифровая экономика» и ее рабочая группа «Нормативное регулирование цифровой среды» 21 апреля 2020 г. одобрили концепцию правового регулирования ИИ. Концепция определила, что к 2024 г. в России будут разработаны и приняты нормативные акты, создающие комфортную регуляторную среду для развития соответствующих технологий[4]. Цель концепции заключается в определении основных подходов к трансформации нормативного регулирования в России процессов развития технологий ИИ, и создание гарантий охраны прав граждан, гарантий обеспечения безопасности человека, общества и государства.

В ряде научных работ обращено внимание на обстоятельства, приобретающие в настоящее время особую актуальность при всесторон-

---

[1] *Пичужкина Д. Ю., Смекалова Е. С., Сулима И. И.* Искусственный интеллект: Возможности в системе образования // Наука и образование: новое время. 2019. № 1 (30). С. 619—623.

[2] *Проскурин И. Е.* Обзор методов искусственного интеллекта, с особой ссылкой на сферу образования // Инновационные технологии в машиностроении, образовании и экономике. 2019. Т. 22. № 1 (11). С. 46—57.

[3] *Олейников А. А.* Элементы теории искусственного интеллекта в организации условий обучения информатике // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2014. № 1(16). С. 154-162.

[4] https://www.tadviser.ru/index.php/

нем исследовании, социальной, экономической, этической, правовой, проблем внедрения технологий ИИ в самые разные сферы жизнедеятельности общества. Обращается внимание на выявление возможных угроз, которые могут быть вызваны ИИ. Предлагаются меры, определяющие предельные границы применения ИИ в разных видах деятельности. Интерес к ИИ проявляют многие ученые и практики, но они составляют меньшинство в большой массе людей, занятых в разных сферах деятельности.

В отдельных научных работах рассматривается принцип применения ИИ в образовании, на примере технологии *Century Tech*. Оцениваются достоинства, недостатки, а также перспективы развития указанной технологии в образовательной деятельности[1]. В зарубежных учебных заведениях технология *Century Tech* внедряется в 700 фламандских школах. В *Centur* уверены в необходимости внедрения искусственного интеллекта в школах. Цель этого проекта состоит в том, чтобы заменить стандартную модель устаревших методов работы преподавателей, на новую технологию искусственного интеллекта. Но для внедрения таких технологий в систему Российского образования необходимы условия, при которых такие технологии должны быть в отечественных образовательных организациях и ими умели оперировать. Проблема стоит, и она не может быть решена до тех пор, пока в наших школах и вузах не появятся технологии искусственного интеллекта, которые будут оказывать помощь учащимся и педагогам определять индивидуальные траектории обучения, а также помогать решать другие задачи в обучении.

В нашей стране много говорят о новых технологиях, но отношение к ним остается часто настороженным, мы пока сильно отстаем от развитых стран по степени их внедрения в разные секторы экономики. В научной литературе справедливо указывается, что развитые страны вступили в стадию, принятую называть «Обществом образования», или «Информационным обществом». Современные научно-технологические и социальные знания оказывают огромное, возрастающее влияние на все сферы общественного бытия. В создании, развитии таких сведений и знаний неуклонно возрастает роль техноло-

[1] *Федорова А. С., Дульнев В. В*. Актуальность внедрения и применения технологии искусственного интеллекта в сфере образования в современном мире // Моя профессиональная карьера. 2020. Т. 3. № 11. С. 48—52.

гий ИИ. Отмечается процесс интенсивного создания программно-технических комплексов универсального человекоподобного интеллекта, искусственного суперинтеллекта. Такой продукт вызывает много проблем, и главная из них состоит в том, что не решена задача роли и соотношения возможностей человека и искусственного интеллекта. С позиций философского мышления человек создает ИИ не для того, чтоб он его заменил, а только как средство значительного расширения человеческих способностей. Эта идея подтверждается правовыми принципами, охраняющими человека, его права и свободы, как высшую ценность.

Российские ученые высказали гипотезу, согласно которой в будущем новые технологии ИИ, смогут решать задачи, с которыми не всегда в состоянии справиться человеческий интеллект. На основе этого суждения предлагается использование технологий ИИ в высшем образовании, имеет ряд бесспорных преимуществ, делая его более доступным, универсальным, способным внедрять в вузовские процессы самые сложные современные научно-технические знания и через подготовку кадров высшей квалификации радикально влиять на все стороны жизни[1]. Точка зрения, что человек заменяется ИИ, является ошибочной. Если эту ошибку не признавать, то процесс ущемления прав человека будет набирать такой темп, при котором человек уже не сможет ничего сделать.

На сегодняшний день неизбежным стало внедрение ИИ в экономику, производство, науку, здравоохранение, и в образование, а также в другие сферы жизнедеятельности. Человеку свойственно по своей природе уделять внимание новым технологиям. Количество людей, подтверждающих потребность новых технологий в образовательной деятельности, по сравнению с числом равнодушных, или опасающихся ИИ, находится в измерении один к трем, не в пользу первых. В научных трудах представлена картина, отражающая результаты проведенных исследований по вопросам отношения людей: к понятию «искусственный интеллект»; к применению ИИ в сфере образования. В результате проведения социологического исследования выявлено 74% респондентов против применения ИИ в разных

[1] *Ракитов А. И.* Высшее образование и искусственный интеллект: Эйфория и алармизм // Высшее образование в России. 2018. Т. 27. № 6. С. 41—49.

видах деятельности. Замер отношения россиян к ИИ показывает уровень технологической культуры в нашем обществе. Развитие процессов внедрения ИИ в сферу образования требует не только изучения опыта западных стран, внедряющих ИИ в сфере образования, и учет мнения россиян в отношении его имплементации[1], но и серьезных мер повышения технологической образованности людей, создание условий по разработке новых технологий ИИ, способных решать образовательные задачи.

В научных работах обращается внимание на появление рисков трансформации образовательного пространства, при его развитии в цифровую эпоху. Представляются сведения, характеризующие возникающие в процессе перехода образования на «цифру» риски в сфере высшего и среднего образования. Выявлены такие риски, как: вытеснение слабых образовательных организаций, внедрение образовательных платформ; сокращение числа образовательных организаций; неэффективное использование ИИ; трансформация сферы коммуникаций; падение квалификации преподавателей; проблема доступности онлайн-образования и информации. Предлагается учитывать такие риски для успешного развития страны, экономики, образования и других сфер нашей жизни. Процесс трансформации образовательного пространства предполагает при этом не только риски, но и возможности. Обучение с применением ИИ становится адресным, персонализированным, с возможностью формировать индивидуальную образовательную траекторию и обучаться удаленно[2]. Анализ научных работ позволяет предполагать, что причиной рисков является неподготовленность преподавателей и иных работников вузов к осознанному пониманию развивать обучение студентов на основе новых высоких технологий. Страх к ИИ, применение которого может привести к ликвидации отдельных вузов, обусловлен низкой технологической культурой.

[1] *Духанина Л. Н., Максименко А. А.* Проблемы имплементации искусственного интеллекта в сфере образования // Перспективы науки и образования. 2020. № 4 (46). С. 23—35.

[2] *Синчурина Е. С.* Риски цифровизации современного образовательного пространства на примере высшего и среднего образования // Актуальные проблемы современности: наука и общество. 2020. № 3 (28). С. 45—48.

В научном сообществе рассматривается проблема использования элементов искусственного интеллекта в образовании. Авторы обобщают исследования по применению информационных технологий в деятельности педагога, анализируют отечественный и зарубежный опыт в использовании технологий машинного обучения, а также описывают проект создания чат-бота для поддержки учебного процесса применительно к высшим учебным заведениям[1].

В научной литературе представлен анализ роли ИИ в цифровизации образовательной среды. Важно отметить озабоченность отдельных авторов, которые в своих научных трудах ставят вопросы о степени влияния ИИ на образование. Указывается на необходимость сохранения ценностей образования при использовании технологий ИИ в обучении. Рекомендуется учитывать и положительное, и отрицательное его влияние на образовательные процессы. Позитивными результатами применения технологий ИИ признаются гибкость, инклюзивность, персонализированность и эффективность образовательного процесса. К возможным угрозам отнесены проблемы социально-психологического и этического генеза[2]. Такой подход дает основание считать, что в вузовской среде есть люди, которые поддерживают развитие и внедрение ИИ в учебный процесс. Высказывая предостережения о допустимых границах внедрения ИИ в процесс обучения, авторы не уделяют внимание вопросам развития правовых средств, достаточных для установления гарантий полезного использования новых технологий в образовании.

**Обсуждение результатов.** Сложившиеся стереотипы мышления об обучении формально организованных процедурах стали препятствием на пути внедрения в образовательный процесс технологий ИИ. Не много сторонников, у кого мысли устремлены к новым технологиям в системе нашего отечественного образования. Сложившаяся национальная культура, искаженное отношение большей части нашего народа к окружающей нас действительности, стали факторами, препятствующими развитию нашего образования по пути внедрения новых технологий. Заметно проявление поверхностного отношения

[1] *Никонова Е. З., Криволапова Е. А.* Элементы искусственного интеллекта в образовании // International Journal of Advanced Studies. 2018. Т. 8. № 2-2. С. 13—18

[2] *Измайлова М. А.* Возможности и угрозы искусственного интеллекта в образовании // Психология обучения. 2020. № 3. С. 84—94.

многих к состоянию нашего образования. Если и есть недовольство к нему, то оно сопровождается эмоциональными криками, не содержащими достоверных сведений, отражающих истинную картину нашего образования. Формальности в образовании, исходящие от организаторов, обличенных властными полномочиями, все очевиднее напоминают нам стремление к излишнему изданию приказов, уводящих образованит от истинного развития, превращая его в процесс постоянных отчетов и запретов, тормозящих развитие творческой, высоконравственной личности. Когда проявляются формальности и ропот недовольств, усмиряемых угрозами наказания, тогда творчество гаснет и возможности для развития образования с помощью ИИ резко снижаются. Под влиянием общего настроения законодатели не торопятся использовать все ценности права для выражения требований в нормативных правовых актах, где-бы можно было заметить полную свободу в определении траектории обучения каждому человеку.

Небольшая часть ученых-педагогов и отдельных практиков замечают, что технический прогресс не стоит на месте и все больше оказывает влияние на все сферы жизни человека, общества. Между технологическими достижениями и способами их внедрения в нашу российскую систему образования заметен большой разрыв. Вынужденный перевод в 2020 г. образования на дистанционные технологии предал гласности состояние готовности большинства образовательных организаций к обучению с применением современных технологий. Гласность обнажила истинное положение школ и их готовность к применению новых технологий в обучении учеников. Неподготовленность многих школ и вузов к реализации дистанционных образовательных технологий в обеспечении полноценного обучения наглядно демонстрирует степень готовности отечественного образования к внедрению в учебный процесс новых технологий ИИ. От полной психологической неготовности к использованию ИИ в обучении до проявления такой крайности, как подмена технологиями ИИ творческой работы человека.

Мысли отдельных авторов о том, что ИИ может заменить человека, следует уточнять, предостерегая от ошибок в понимании истинного назначения искусственного интеллекта. Никакие самые совершенные технологии не предназначаются для того, чтобы вытеснить человека с многообразного мира жизни. Человек, как субъект природы,

создал социальную жизнь, призванную охранять себя, природу, стремясь к постоянному развитию. В будущем новые технологии ИИ смогут решать задачи, с которыми не всегда человеку можно справиться. Любую технологию следует рассматривать и оценивать, как помощника, значительно расширяющего способности человека, оказывая помощь в умножении возможности для достижения поставленной цели. Искусственный интеллект не заменяет человеческий интеллект, а способствует ему там, где требуются переработка объемных массивов информации, ее систематизация и решение иных задач, поставленных человеком. В этой важной аналитической работе, подобной мыслительной деятельности человека, идет процесс, заданный человеком, под его задачи. Человека нельзя ставить в зависимость от машины, недопустимо создание технологий, которые могут управлять правами человека без согласия его воли. Машинное мышление должно осуществляться под контролем человека, регуляторами такого контроля являются правовые нормы, устанавливающие границы и порядок применения технологий ИИ. Эта новая современная технология создана и развивается не для того чтобы вытеснить человека из активной мыслительной деятельности. Технологии ИИ применяются для ускорения аналитической, мыслительной деятельности человека, помогая решать самых сложные задачи, освобождая от рутинной, мало производительной работы.

Важно выявить возможности и угрозы, определить предельные границы применения искусственного интеллекта на практике, создавая гарантированные правовыми средствами плодотворные пути и способы использования новых технологий в преобразовании обучения в вузах России. В научных трудах, где анализируются и рассматриваются перспективные направления использования ИИ в сфере высшего образования, сделаны выводы, что ИИ вовсе не конкурент профессорско-преподавательскому составу, ни в обучении, ни в оценивании знаний студентов. Искусственный интеллект является вспомогательным, но ценным инструментом, который может выполнять и совершенствовать большое количество различных операций, осуществляемых в вузе, помогать в организации эффективного учебного процесса и выстраивании необходимых коммуникаций. Эффективное использование технологий ИИ в сфере высшего образования позволит осуществлять подбор наиболее оптимальной стратегии обучения,

адаптированной под индивидуальные способности и потребности студентов и потребности рынка труда[1].

Для воплощения ИИ в образовательную деятельность предстоит решить две группы задач. Первая группа — обеспечение всех образовательных организаций России достаточным количеством современных компьютеров и их доступность к непрерывной, бесперебойной сети Интернета. Такими же компьютерами, и их доступностью к сети Интернета должны обладать все обучающиеся. Ко второй группе задач относятся задачи по разработке и внедрению технологий ИИ, адаптированных к освоению образовательных программ. Обе группы задач в России пока не решены.

Отсутствие во многих школах и вузах достаточного количества компьютеров и современного программного обеспечения поставило руководителей в положение растерянности. В октябре 2020 г. Общероссийский народный фронт провел опрос, в котором приняли участие руководители 2689 школ из 73 российских регионов. Оказалось, что интернетом с заданной скоростью сейчас оснащены 42% городских и 34% сельских школ. 23% опрошенных сообщили о проблемах с оборудованием для интернет-доступа, одна точка доступа на всю школу, морально устаревшее оборудование[2]. Такие показатели не способствуют развитию обучения с применением высоких технологий. Надежды на улучшение технического и технологического оснащения школ появляются, когда смотришь на национальный проект «Образование», где указана цель: подключить 70% школ к интернету со скоростью не менее 100 Мбит/с в городах, и не менее 50 Мбит/с в сельской местности. Оснащение всех школ высокоскоростным интернетом должно завершиться к 2024 г.[3] В настоящее время, когда образовательные организации были вынуждены перейти на применение дистанционных образовательных технологий по причине предотвращения распространения коронавирусной инфекции, посыпались градом жалобы и претензии к методикам дистанционного обучения. Причину искали в следствиях, полностью устраняясь от поиска того,

[1] *Амиров Р. А., Билалова У. М.* Перспективы внедрения технологий искусственного интеллекта в сфере высшего образования // Управленческое консультирование. 2020. № 3 (135). С. 80—88.

[2] https://rg.ru/2020/10/21/ckolko-shkol-v-rossii-imeet-horoshij-internet.html

[3] https://strategy24.ru/rf/education/projects/natsionalnyy-proekt-obrazovanie

что тормозило развитие новой технологии обучения. Старое мышление, оторванное от современного мира новых технологий, не стало средством для формирования понимания, что же нужно делать, чтобы новые методики не вызывали отвращения, а усердно внедрялись в образовательный процесс.

Для повышения культуры понимания роли высоких технологий в развитии экономики страны более 50 российских вузов в период с 2017 по 2019 г. запустили специализированные программы, или включили в программы образования специализированные курсы, связанные с познанием сущности ИИ[1]. В последующем программы обучения технологиям ИИ стали реализовывать еще 100 вузов России[2].

В школах России в сентябре 2021 г. появилась новая дисциплина, в рамках уроков информатики приступили к изучению основ систем ИИ. Минпросвещения России инициирует и поддерживает эту работу[3]. Молодое поколение со школьной скамьи должно впитывать новое знание о роли и возможностях технологий ИИ.

Стремление мыслящих личностей к ускоренному внедрению высоких технологий, в том числе разработанных на основе ИИ, в различные отрасли экономики и сферу образования, обусловлено факторами, вызванными IV технологической революцией. Идеи расширить возможности мыслительной деятельности человека стали возникать, когда начали появляться технологии ИИ. Новые технологии создаются не для замены человеческого мозга в компьютере, они всегда будут помощниками человеку в расширении всех его способностей. Машинное мышление перерабатывает не знания, а сведения, содержащиеся на разнообразных материальных носителях. Знаниями обладает человек, они являются основой всех видов деятельности. Для сохранения знаний и создания условий для решения постоянно растущих задач человек создал компьютерную технику и новые программные продукты, в том числе и ИИ. Новые технологии ИИ являются одним из самых перспективных в настоящее время, жизнь каждого человека все больше и больше начинает зависеть от компьюте-

[1] edugid.ru›news/919-bolee…vuzov-rossii…intellektu (дата обращения: 27 января 2021 г.).

[2] https://ria.ru/20190901/1558123442.html

[3] https://news.rambler.ru/education/45676470/?utm_content=news_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 27 января 2021 г.).

ров, и нам уже сложно представить свою деятельность без компьютеров. Это направление нашло свое применение везде, в том числе и в образовании[1].

В ноябре 2017 г. было объявлено о создании первого в России университета, который будет готовить кадры для цифровой экономики и Национальной технологической инициативы, — Университета «20.35»[2]. Задачей этого проекта является обеспечение понимания того, как ИИ меняет сферу деятельности и какие решения на основе ИИ можно готовить[3]. Университет «20.35» создан по двум причинам. Первая — это желание людей, которые хотят стать востребованными, как современные профессионалы, в новых технологиях. Вторая причина стала заметна с проявлением интереса государства к подготовке специалистов, владеющих компетенциями в области новых сквозных технологий, куда входят большие данные, блокчейн, ИИ и т.д. В Университете «20.35» появился первый в России опыт разработки и внедрения технологий ИИ в создание индивидуальных образовательных траекторий, с учетом особенностей обучающихся. В оценке этого опыта даны два противоположных мнения. Одно из них выражает поддержку внедрения ИИ в обучение студентов, второе утверждает необходимость сохранения универсальной базовой составляющей высшего образования[4]. Практика принудительного обучения, по одинаковым методикам для всех, подтверждает свою ограниченность, препятствуя развитию индивидуальных способностей каждого обучающегося. Лишая каждого человека возможности учиться по его способностям, и принуждая большую группу учащихся осваивать материал по одной методике, мы снижаем интеллектуальный потенциал страны настолько, насколько отстраняем людей от индивидуального обучения.

---

[1] *Шарунов Н. Д.* Технология искусственного интеллекта как эффективная форма, применяемая в системе образования // Вестник научных конференций. 2018. № 3-2 (31). С. 122—124

[2] https://yandex.ru/search/?text=Университет НТИ «20.35»&lr=213

[3] ntinews.ru›news/unti/v-rossiyskikh…intellekta.html (дата обращения: 27 января 2021 г.).

[4] *Музычук Т. Л., Бычкова А. М.* IV технологическая революция как вызов вузовскому сообществу // Известия Байкальского государственного университета. 2019. Т. 29. № 4. С. 581—586.

Рожденный талантом мыслящих людей искусственный интеллект мы не используем в образовательном процессе России в том объеме, в каком можно обеспечить индивидуальную траекторию обучения каждому человеку. Результаты социологического исследования, выполненного коллективом учебно-научной социологической лаборатории Тюменского государственного университета, а также собственных опросов, проведенных среди преподавателей Нижневартовского государственного университета, привели к выводу, что элементы ИИ в образовании используются всего на 0,5%[1].

Искусственный интеллект, благодаря своим возможностям, способен сыграть огромную роль в обучении и развитии человека на всех стадиях его развития. Возможности технологий ИИ обусловливают необходимость развития мышления людей, обучая их понимать и применять умные устройства в постижении нового необходимого знания. Чем более насыщенным станет разум людей новым знанием, тем быстрее будут осваиваться и внедряться технологии ИИ во всех сферах жизни человека, в том числе и в образовании.

В нашем обществе большая часть людей не приобрели достаточных навыков использования своего разума для принятия решений, которые ведут человека к полноценной богатой жизни. Складывающиеся обстоятельства сегодняшней жизни свидетельствуют о том, что по многим показателям мы далеки от умений охранять свои права, мы не развиваем способности пользоваться своим правом свободного мышления. Наши национальные качества остаются причинами нашего положения в отношении новых технологий, «Общество выбирает не прогресс, а регресс, исходя из риска обеспечения базовых прав человека»[2].

**Выводы**

1. Искусственный интеллект стал продуктом человеческой деятельности, как средство, способствующее человеку расширить свои способности в решении постоянно растущих задач в любой сфере деятельности.

---

[1] *Никонова Е. З., Криволапова Е. А*. Элементы искусственного интеллекта в образовании // International Journal of Advanced Studies. 2018. Т. 8. № 2-2. С. 13—18.

[2] http://новости-россии.ru-an.info/новости/кремль-пересматривает-подходы-к-искусственному-интеллкту.

2. Искусственный интеллект не подменяет и не устраняет человека, а только способствует ему в решении задач, освобождая его от рутинной, трудоемкой и мало производительной работы.

3. Искусственный интеллект расширяет возможности мыслительной деятельности человека, не заменяя его мозг, но способствуя расширению возможности аналитической, мыслительной деятельности.

4. В технологии ИИ могут быть внедрены свойства, способствующие содействовать преподавателю и учащимся в решении разнообразных задач обучения, повышая результат освоения учебного материала. Эти технологии помогают формированию и выбору индивидуальной траектории обучения каждому студенту.

5. Культура нашего образования сопоставима с национальной культурой российского общества. Сколько гонора, надменности и высокомерия заметно у каждого, кто недалеко ушел от рабского состояния, устраняясь от истинного мышления и от принятия решения о способах охраны прав и свобод человека.

6. Технологии ИИ пока не осмыслены нашим обществом. Не готовы к его применению и вузы. Другие технологии, предшественники ИИ, также должны быть готовы на интеграцию с ИИ. Нет пока в России достаточных технологий ИИ, которые могут безопасно решать задачи в оказании помощи студентам и преподавателям, чтобы процесс обучения дал высокие результаты.

7. Технологии ИИ развиваются, но в этом участвует небольшая группа мыслящих людей. Большинством новые технологии не усваиваются и не осознаются.

8. Для активного внедрения возможностей технологий ИИ в сферу образования требуется интенсивная работа по расширению и углублению обучения большой части нашего народа, прививая умения воспринимать и понимать значимость искусственного интеллекта в той деятельности, где трудится тот или иной человек, в том числе и в образовании. Такое обучение следует начинать с самого раннего возраста и непрерывно осуществлять на протяжении всей активной жизни человека.

9. Искусственный интеллект становится все более зрелой технологией. Попадание высоких технологий в руки мало просвещенных людей, увеличивает степень рисков, угрожающих здоровью, жизни человека и природе.

10. Необходимо в каждой образовательной организации по всем образовательным программа внедрять специализированные курсы по технологиям ИИ. Такие курсы должны разрабатываться с учетом уровней обучения и его направленности.

11. Необходимо разрабатывать новые методики, внедрение которых даст возможность получать полные и объективные сведения о степени готовности общества поддерживать и защищать свои интересы и интересы каждого человека на право использования ИИ в обучении, по индивидуальной траектории.

12. Требуются новые исследования по определению границ возможного использования технологий ИИ в обучении студентов. В этих исследования нужны обоснованные выводы о том, какие задачи могут сегодня решаться в учебном процессе технологиями ИИ и как эти технологии могут воздействовать на преподавателей и студентов в освоении своих профессий, какие дополнительные гарантии потребуются для охраны прав человека. Важно определить степень готовности нашей страны внедрять ИИ в процесс обучения студентов. Такие исследования должны быть комплексными, где следует анализировать экономическую обоснованность применения ИИ в обучении. Особенности нашей отечественной экономики могут вносить коррективы в этапы внедрения ИИ в сферу образования.

**Профессор Шукрани Эль Хусин,**
**Мохаммед Бенчакрун и Абдедаим Баттиуи**
факультет права, экономических и социальных наук,
Университет Кади-Айяд, Марокко

# Технология умных кораблей. Проблема согласования между накоплением прибыли и защитой морской среды

**Prof. El Houcine Chougrani (Corresponding author)**
**Mohamed Benchekroun PhD student & Abdedaim Battioui**
PhD studentFaculty of law, economic and social sciences,
University of Kadi Ayyad, Morocco

# Smart ships technology. The human element: status and ecological liability

*Abstract.* For centuries, the maritime industry has continuously improved its glue to improve safety, efficiency, and profitability. The product of technological development, autonomous vessels are ready to revolutionize the maritime sector by promising enhancing profitability and minimizing ecosystems degradation costs. Ships are expected to navigate more consistently and efficiently if controlled by software rather than humans because, if everything works as intended, it would reduce accidents at sea, as well as spilling oil pollution at sea resulting from a collision between two ships, or a shipwreck. Beyond the advantages such the safety, ecology protecting, operational efficiency, and energy savings, the arrival of autonomous maritime systems could radically transform the regime of liability, taking into account that navigation is ensured from a land control center where ships are monitored and controlled remotely.

*Keywords: Smart* Ships, Artificial intelligence, Profit, Marine, ecological liability.

## Introduction

The use of autonomous or unmanned vessels in the not too distant future seems inevitable. Autonomous vessels are generating increasing interest in the shipping industry, both due to novelty and promising commercial

benefits[1]. The autonomous Mayflower ship entirely piloted by artificial intelligence designed by IBM will cross the Atlantic in April 2021[2]. The Mayflower ship has no human crew, passengers, or captain[3].

Such revolutionary, projects, pushes us to discuss the limits and the constraints of the dehumanization of ships, as well as the important issues and effect in ecological, social, and economic matters. The depriving of positive human qualities from the ship has been the subject of debate since the period of mechanization.

Despite wide publicity on the technology used and its unsinkable nature, the liner Titanic sank in less than three hours after hitting an iceberg on April 14, 1912, on its maiden voyage. Confidence in the reliability of the technology, employed in the construction of this vessel had met the limits of dehumanization of transport. By making the ship the object of all attention, the Industrial Revolution brought about an irreparable change in the organization of maritime expeditions. The ship will no longer be in the service of its captain because from now on, it will be the latter that will be in the service of his ship[4].

This paper aims to analyze the **problem** of reconciling between increasing profits of the Shipbuilding industry and the protecting of the marine ecology.

**Methodology**: Through this paper, we try to develop a comparative approach between conventional vessels and autonomous ones, involving the human factor as the basis of comparison. The main objective of this comparison is to determine the ecological liability dysfunction

[1]-RODRIGUEZ DELGADO, J.P.,''The legal challenges of unmanned ships in the private maritime law: what laws would you change?'', In Maritime, Port and Transport Law between Legacies of the Past and Modernization, vol.5, I Diritto maritimo-Quaderni (Italy, 2018), pp.493-524. P. 494.

[2]-https://www.20minutes.fr/high-tech/2862135-20200915-un-navire-autonome-va-traverser-l-atlantique, accessed 28/01/2021.

[3] https://www.smithsonianmag.com/smart-news/mayflower-england-400-celebrations-exhibit-180975850/, accessed 19 January 2021.

[4]-BUTAEYE (Etienne), «La maitrise des compétences de l'équipage du navire marchand pour la prévention des dommages une prérogative de l'armateur», Thesis, Aix-marseille université. faculté de droit et de science politique école doctorale de sciences juridiques et politiques centre de droit économique — Centre de droit maritime et des transports (2020). P. 36.

**Chapter1: The asymmetric between the dehumanization of ships and the efficiency of international law**

Most international conventions, including those under the IMO's or *Comité Maritime International* (CMI)'s[1] purview, envisage manned ships.

The international maritime organization (IMO) has observed that harmonization between human-centered design and automation is a key element of autonomous vessels. For the safe operation of ships and respect for the environment, IMO considers that the human factor must be treated in an appropriate manner[2].

The transition from conventional ships to autonomous ships prompts us some question about the compliance between the international conventions dealing with the status of seafarers and the new situation which invites other subjects of law which may enter into a new definition of the concept of ship.

**Section 1: Crew size logic**

In the maritime industry, the fear of a shortage of officers in the merchant fleet (It is estimated that in 2025 there will be a shortage of 147,500 officers) (BIMCO and ICS 2015), accelerated the ship automation process, to decrease the number of crew members who are dependent on the expertise of the officers[3].

The link between maritime navigation and the number of the ship's crew is not a recent topic. The concept of maritime navigation as defined by the Brussels Convention of 1924[4], revolves around three axes, one of which concerns the crew of the ship. The latter must have sufficient crew on board.

---

[1] The name of this organization is the "Comité Maritime International." It is a non-governmental not-for-profit international organization established in Antwerp in 1897, the object of which is to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime law in all its aspects. (https://comitemaritime.org/), accessed 22 February, 2021.

[2] IMO,»Interim Guidelines for Mass Trials», MSC.1/Circ.1604 14 June 2019, 4 ALBERT EMBANKMENT LONDON SE1 7SR. P. 2.

[3] *Kooij C., & Hekkenberg R*. (2020). The effect of autonomous systems on the crew size of ships—a case study. Maritime Policy and Management // https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1805645. P. 1.

[4]-International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading («Hague Rules»), and Protocol of Signature (Brussels, 25 August 1924).

The relationship between the size of the crew and the seaworthiness (navigability) of the vessel must take into account the particular characteristics of autonomous vessels.

Regarding to flag State obligations, the UNCLOS Convention (1982) in its article 94, paragraph 4[1], requires that the safety and security of navigation be ensured by a sufficient number of crew[2].

Following the provisions of article 94 paragraph 4:

(b) That each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications, and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery, and equipment of the ship.

The assessment of the number of crew according to the nature of the ship opens up the possibility of including autonomous ships. Chapter V of The Safety of Life at Sea convention, in its rule 14, represents another issue on the minimum number of crew members. Regulation 14 requires that "ships shall be sufficiently and efficiently manned".

The only question that will present a challenge concerns fully autonomous vessels with a crew of «0 members» on board the vessel. The IMO Guidelines for the Determination of Minimum Safety Manpower provide guidance in the context of unmanned navigation.

The Guidelines state that the manning levels required can be decreed according to the "level of vessel automation" as well as the "degree of shore support".

Through a teleological interpretation of the provisions which require the presence of a sufficient crew, these can be applied to unmanned ships.

Since the requirement of «efficiency» is met by the advanced technology used and the vessel has sufficient manpower, as there will be personnel

[1]-UNCLOS, Article 94 "Duties of the flag State", Such measures shall include those necessary to ensure: (a) that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship (b) that each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship.

[2] G.ATTARD (Felicity), *The Duty of the Shipmaster to Render Assistance at Sea under International Law* (Publiziert: 2020). P. 145.

ashore who will operate the vessel either remotely, or personnel supervising the vessel ship from a shore location[1].

**Section 2: Human judgment**

Among the accidents and damage at sea, that of collisions shared two ships. The International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea set out the rules to be followed by each ship to avoid any collision. Rule 2 (a) stipulates that: Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case. (**b**). In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may depart from these Rules necessary to avoid immediate danger[2].

This rule reaffirms the need for a competent crew to be able to manage risky situations and ensure the greatest safety of navigation. Indeed, and by following per under rule, only the competence in managing and to have experience (In a particular field) of the crew make it possible to deal with unexpected and risky situations that would not have been provided for by the Regulation, or which would require, depending on the specific case, to deviate from provisions of the regulations.

Through this provision, the regulations require a human judgment of all the situations the ship must face in its navigation to ensure the best possible security.

But in the circumstance of autonomous navigation, this arrangement raises many questions, and especially in the context of a fully autonomous vessel.

For a remotely controlled vessel, we can consider that this human judgment is still possible and just as effective although it is operated from the ground. The current and the tendency of new technologies such as cameras, radars, lidars, microphones allowing the unmanned ship operator

[1] The requirement in SOLAS Chapter V Regulation 24 (1) would thus also be fulfilled since the shore-based personnel would be able to establish manual control immediately in hazardous situations.

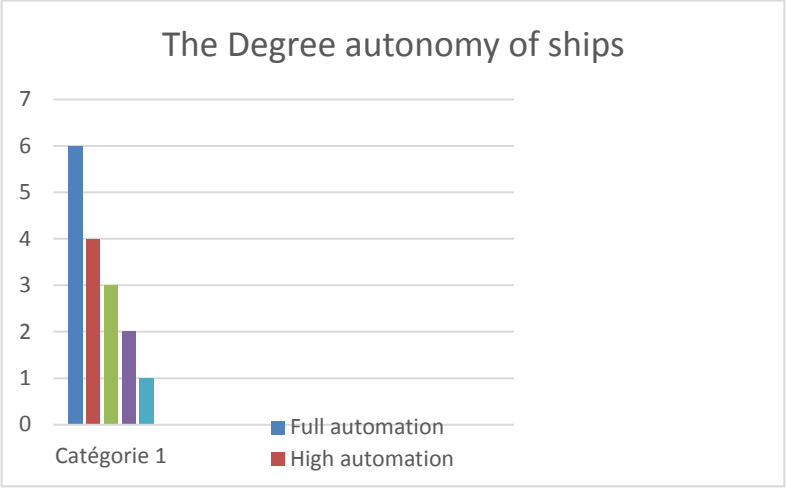
[2] $COLREG_S$ -International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Adoption: 20 October 1972; Entry into force: 15 July 1977).

to have a complete view of the situation and to operate the vessel directly In consideration of all the data, it receives from the vessel.

As part of an autonomous vessel, it acts according to pre-programmed systems. Therefore, in fully autonomous navigation, the ship does not meet the human judgment requirement required by Article 2 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972).

Human judgment in risk management must be considered in the context of fully autonomous vessels.

In the diagram below the passage from the human pilot to Automated driven system, in no way reflects the possibility of a lack to develop of human intervention in fully autonomous vessels.




PORATH (Thomas), «Autonomous ships Technological Challenges and Human Factors (A Norwegian perspective)», Autonomous passenger ferry in Trondheim harbour by 2019 (NTNU). P. 12.

Ahvenjarvi (2016) discussed the human element and autonomous ships. According to him, the human element will always be present when fully unmanned ships are used[1].

On this subject, let us recall the definition presented by the Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks (MUNIN) project which defines an autonomous vessel as a combination of a remote-controlled and automatic vessel.

The vessel should normally be automatically controlled by a computer and if an unexpected situation occurs the computer will try to solve it on its own. If the system fails to resolve the situation given the constraints, it will require human intervention and if this is not possible, it will go to fail in safe mode (MUNIN, 2016)[2].

**Chapter 2: Civil liability**

**Section 1: Conventional vessels 1: Fault-based liability**

Liability for damage resulting from collision is determined by fault committed by or otherwise chargeable to the respective colliding vessels[3]. Fault liability, allows the claimant to recover damages from a defendant only where the defendant intended to harm the plaintiff or was negligent in taking reasonable steps to avoid inflicting harm (failure to reasonable predictability). The application of such a system can be seen in cases involving collisions between vessels at sea; such cases lead to several complaints which frequently lead to litigation (Marsden and Gault, 2003). Collisions are governed by the Convention on the International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea (COLREGs) 1972[4].

For example, Rule 2 of the COLREGs[5] foresees one of the basic and most important principles of navigation: responsibility. This disposition

[1] VANESLANDE(Thierry), *Maritime Supply Chains*, Publisher by Elsevier (April 8, 2020). P. 138

[2] Sebastian Öhland, Interaction Between Unmanned Vessels and COLREGS, Examensarbete för sjökapten (YH)-examen Utbildning i sjöfart Åbo (2017). P. 6

[3] «Maritime Collision-Defenses and Distribution of Damages», in The JAG journal (1964), Volumes 18 à 19. P. 11.

[4] *Sharma, A.v.raghav*, «Maritime autonomous surface ships: caught between the devil's advocate and the deep blue sea» (2019). World Maritime University Dissertations. 1232 // https://commons.wmu.se/all_dissertations/1232. P. 28.

[5] CORLEG'S Convention, Rule 2 (Responsibility): (a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precautions which may be required by

states that the neglect act of complying with COLREGs or with any precaution required according to the ordinary practice of seamen, will translate in the liability of the owner, master or crew.

**2: Strict liability**

The criterion for connecting responsibility is generally «*subjective*» and personal, that is, based on personal fault. However, there are cases of so-called «*objective*» liability where no blame can be made on the subject who is nevertheless made responsible by law (*ex lege* liability). The question is then that of knowing what are the criteria for connecting these responsibilities?

We will say that this criterion is constituted by the general principle according to which each one responds to the consequences (or effects) of the risk created by his activity; because the operation of the ship is risky. The principle should therefore not be supported only by the operator, i.e. the ship-owner[1].

Under the strict liability, the courts do not have to set any level of due care because the insurer has to bear the costs of the accident regardless of the extent of her precaution[2]. These alleviate the burden that victims may otherwise have in proving fault or negligence of the tortfeasor. In addition, omitting the concept of fault reduces the time spent discussing the always delicate subject of whether fault has occurred[3].

There are several conventions that are associated to the pollution liability of ship-owner in different scenarios. For oil pollution, it is currently governed by the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) while for bunker oil pollution; it is covered by the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage

---

the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case. (b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

[1] https://books.openedition.org/puam/959?lang=fr), accessed 5 January 2021.

[2] Hans-Bernd Schaefer, «Strict liability versus negligence », In German Working Papers in Law and Economics, Volume 2008, Copyright c 2008 by the authors // http://www.bepress.com/gwp All rights reserved, University of Hamburg, Institute of Law and Economics. P. 6.

[3] DE SADELEER (Nicolas), Environmental Law Principles: From Political Slogans to Legal Rules, Publisher by OUP Oxford; 2 edition (29 October 2020). P. 50.

2001 (Bunker Convention)[1]. Nevertheless, the liability of ship-owner with regard to these two kinds of pollution is strict unless the ship-owner can prove that the accident is caused by the act of war, intention act of third parties or negligence of the government.

The CLC was approved following the Torrey Canion disaster in 1967, which caused massive pollution of the English and French coasts.

On the initiative especially of the governments of these countries hard hit by the ecological disaster, the specialized agency of the United Nations, OMCI (Optical network unit Management and Control Interface), was called for the first time to deal with a question aiming at the unification of the maritime private law in an area which concerned the responsibility of the ship-owner. The text of the CLC was amended by the 1992 protocols which entered into force on May 30, 1996.

According to CLC 1992 (article 3 Paragraph 1), «the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

CLC 1992 thus imposes the principle of strict liability for pollution damage[2] on tanker owners but provides for very limited cases in which they do not incur such liability. Strict liability is channeled exclusively to the ship-owner, who is entitled to claim recourse from any contributing parties. Claims against the servants or agents of the ship-owner, a charterer, a «pilot or any person who, without being a member of the crew, performs services for the ship», a «manager or operated of the ship» or a salvor are expressly excluded unless» the damage resulted from their act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with the knowledge that such damage would probably result».

The benefit of channeling liability to the tanker owner is that victims of tanker oil pollution need not determine exactly who is liable in delict and can turn directly to the ship-owner for compensation. Tracking down the exact party or parties at fault, and as such liable in delict, is often a time-

[1] International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER), Adoption: 23 March 2001; Entry into force: 21 November 2008.

[2] International Oil Pollution Compensation Funds. Liability and compensation for oil pollution damage Texts of the 1992 Civil Liability Convention, the 1992 Fund Convention and the Supplementary Fund Protocol (https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf), accessed 12 January, 2021.

consuming and costly process because several parties are usually involved in the navigation and management of a vessel[1].

**Section2. Autonomous vessels**

**2.1. Fault-based liability**

In the event of an accident caused by an "Unmanned vessel" or "without crew", the determination of the person responsible may give rise to a certain difficulties and causing problems and troubles.

The judge learned hand in The United States v Carroll Towing Co. case, [159 F.2d 169 (2d.Cir. 1947)] clarified that there is a breach of the duty of care if the cost of preventing the harm was less than the likelihood of the harm occurring. The formula contains the element of predictability, which is where the challenge for its application to the owner of a MASS lies. While the perils at sea are reasonably predictable, there are some unpredictability AMV operations itself. What happens if the AMV does not respond properly in a crash Classes? What is the likelihood of such an incident happening? What are the preventives and what measures are taken as a precautionary measure in this regard? Answers to these questions would require proof, which would be difficult to determine.

There is the problem of establishing which of the stakeholders would be better informed about the elements in the question and take suitable and appropriate measures. The sophistication of the manufacturers of the program, their access to data, and their familiarities with the program makes them better adept at assessing the risk and taking the necessary precautions. Holding the ship-owner accountable for the algorithm which failed to foresee a peril and inadequately responded to it would not be fair. This would keep the manufacturers of the program hidden from any liability even when it is the programmer who is priming the software for operations at sea[2].

According to Gaêl Piette, the failure of the program that gives rise to the operation of the ship invites other subjects to be responsible. So it is interesting to analyze the degree of negligence of the designer of the program[3].

---

[1] Patrick Vrancken and Charl Hugo, eds., African Perspectives on Selected Marine, Maritime and International Trade Law Topics (African Sun Media, 2020), 171, (https://doi.org/10.18820/9781991201072), accessed January 11, 2021.

[2] Sharma, A.v.raghav, «Maritime autonomous surface ships: caught between the devil's advocate and the deep blue sea thttps://commons.wmu.se/all_dissertations/1232. P. 33.

[3] Gaêl (Piette), « Navires sans équipage, Nouveaux navires, nouvelles responsabilités civiles », Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.

In the context of artificial intelligence, it is a great value to draw the limits of the anticipation of damage by the program designer. French case law can provides us a necessary signal of answer to this question.

On January 28, 2014, the Paris Commercial Court condemned Google Inc. on the basis of the Data Protection Act because of the suggestion of searches containing terms that damage a person's reputation. But by a judgment of June 19, 2013, the first civil chamber of the Court of Cassation annulled this reasoning on the grounds that the display of «keywords» subject to defamation is only the result of a random process[1].

The future stake would therefore be to develop the system of fault liability, which will make it possible to separate what may amount to the automatic process, and technical faults resulting from human instructions.

**2.2: Strict liability**

As discussed previously, strict liability does away with the need to prove negligence or fault. Therefore, with MASS, strict liability can capture the unpredictability of the software or any product deficiency without having to judge where the fault lies. This is certainly a strong point in favor of applying strict liability to MASS ship-owners.

From an economic viewpoint even though ship-owners in the front of strict liability may face huge costs, they can significantly reduce their liability exposure by obtaining insurance.

The ability of the ship-owners to use contributory negligence defenses combined with the exceptional safety of the MASS will prevent the total immunity of the manufacturers and reduce the insurance premiums respectively (Beale, 2018). In the end, it is ultimately the ship-owner who places his trust in such a technology[2].

**Conclusion**

It’s important to analyze the linkage and the connections between Smart ships technology and its effect on the human element especially by indicating the Status and ecological responsibility of the ship.

We focus our analytical approach to describe a particular mutual correlation between the smart ship’s responsibility and a complete influence on

[1] 1ère Civ. 19 juin 2013, № 12-17591. note A. LEPAGE JCP. G (n°36, 2013). P. 907.

[2] Sharma, A.v.raghav, «Maritime autonomous surface ships: caught between the devil’s advocate and the deep blue sea» (2019). World Maritime University Dissertations. 1232. (https://commons.wmu.se/all_dissertations/1232). P. 34.

the human element especially with the fault— based liability and strict liability.

This article is built on the premise that international law (particularly the international convention) should update the integration of smart ship responsibility into the logic of strict regulation. This logic should create an integrative synergy between the digital approach (smart ship) and the human element (the needs).

We hope that many of research focus on heterogeneity of actors about responsibility in order to introduce a homogeneous situation between all stakeholders' conflicts.

**Чеботарева Анна Александровна,**
доктор юридических наук, заведующая кафедрой
«Административное право, экологическое право,
информационное право» Юридического института
Российского университета транспорта

## Умные транспортные системы и искусственный интеллект: тенденции внедрения новых требований и стандартов[1]

*Аннотация.* Автор рассуждает об основных направлениях развития умных, интеллектуальных транспортных систем и их значении для комплексного подхода к обеспечению транспортной безопасности в целом, обеспечения безопасности дорожного движения, в частности. На примере концепции умного города демонстрируются возможности новых цифровых решений для мониторинга состояния дорог, обеспечения безопасности на транспорте и повышения качества перевозки.

*Ключевые слова.* Искусственный интеллект, умные транспортные системы, интеллектуальная транспортная система, интеллектуальная дорожно-транспортная инфраструктура, беспилотные транспортные средства, Концепция обеспечения безопасности дорожного движения, национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», умный город, стандарты.

[1] Исследование подготовлено при финансовой поддержке РФФИ — научный проект 18-29-16013 «Исследование концептуальных подходов к формированию системы правового регулирования обеспечения информационной безопасности в условиях больших вызовов».

**Anna A. Chebotareva**,
Doctor of Law, Head of the Chair
"Administrative Law, Environmental Law, Information Law"
of the Law Institute of Russian University of Transport

# Smart transport systems and artificial intelligence: trends in the introduction of new requirements and standards

*Abstract.* The author discusses the main directions of development of smart, intelligent transport systems and their significance for an integrated approach to ensuring transport safety in general, ensuring road safety, in particular. Using the concept of a smart city as an example, the possibilities of new digital solutions for monitoring the condition of roads, ensuring transport safety and improving the quality of transportation are demonstrated.

*Keywords:* Artificial intelligence, smart transport systems, intelligent transport system, intelligent road transport infrastructure, unmanned vehicles, the concept of road safety, the national project «Safe and high-quality highways», smart city, standards.

Под влиянием развития не только искусственного интеллекта, но и других сквозных цифровых технологий (Больших данных, Интернета вещей и др.), правовую и стратегическую основу развития которых составляет Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года, Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации, «огромными» шагами развиваются умные транспортные системы. Так, компоненты умных дорог объединяют: детекторы транспортного потока, адаптивные (умные) светофоры, средства автоматической фиксации нарушений ПДД, электронные средства безостановочной оплаты проезда, подключенные информационные табло, системы автоматизированного управления освещением, системы GPS/ГЛОНАСС и пр.

Электронное управление — это упрощенная форма превращения государственного управления в выполнение своих функций на службе общественности и между ними в электронном виде, поэтому важность этого предмета проистекает из двух аспектов: теоретического и юридического [2]. В соответствии с паспортом национального проекта «Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации», утвержденным президиумом Совета при Президенте РФ по

стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 4 июня 2019 г. № 7) в рамках федерального проекта 4.4. «Информационная безопасность» разрабатываются:

— концепция создания единой среды мониторинга защищенности транспортных средств и грузов от деструктивных воздействий;

— пилотные проекты в сфере железнодорожного транспорта в рамках разработки концепции создания единой среды мониторинга защищенности транспортных средств и грузов от деструктивных воздействий;

— стандарты обеспечения информационной безопасности микропроцессорных систем управления для автомобильного, железнодорожного и авиационного транспорта, расположенных на транспортной инфраструктуре.

Развитие умных транспортных систем ведется в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», цель которого — к 2024 г. увеличить долю региональных дорог, соответствующих нормативным требованиям, снизить количество ДТП, внедрить новые требования и стандарты, а также автоматизированные технологии организации дорожного движения и контроля соблюдения ПДД.

Достаточно емко понятие интеллектуальной транспортной системы (ИТС) сформулировано в распоряжении Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования»: интеллектуальная транспортная система (*intelligent transport system, ITS*) — система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта. При этом нельзя не согласиться со сформулированным в данной Концепции тезисом о том, что интеллектуальная дорожно-транспортная инфраструктура

способна принять на себя часть задач по обеспечению безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств. В этом случае беспилотный режим движущихся в транспортном потоке транспортных средств будет поддерживаться и обеспечиваться дорожно-транспортной инфраструктурой.

Британский институт стандартов (*BSI*), основанный в 1901 г., являющийся мировым органом по стандартизации, авторитетом и лидером в области сертификации систем менеджмента, крупнейший орган по сертификации в мире, описывает умный город, как «эффективную интеграцию физических, цифровых и человеческих систем в искусственно созданной среде с целью обеспечить устойчивое, благополучное и всестороннее будущее для граждан» [4]. Один из основополагающих компонентов умного города — умный городской транспорт, который сегодня получает все новые цифровые решения. Так, весной 2021 г. объявлено о первом решении — мобильном комплексе для мониторинга состояния дорог с помощью нейронных сетей. Такой программно-аппаратный комплекс (ПАК), установленный на автомобиль заказчика, состоит из камер видеонаблюдения и модуля искусственной нейросети. Система способна автоматически фиксировать отклонения в состоянии объектов дорожной инфраструктуры и прилегающей территории: автомобильной дороги, бордюров, дорожных знаков, светофоров, опор освещения и других. С помощью мобильного комплекса можно определять признаки загрязнений, наличия краски, наклеек и надписей на поверхности информационных указателей, контролировать переполнение урн возле остановок общественного транспорта и другие нарушения [1].

Создание экосистемы внедрения цифровых технологий в строительстве и управлении городским хозяйством — актуальнейший вопрос развития информационной инфраструктуры и цифрового государственного управления. В рамках города Москвы получает развитие Концепция «Умный город — 2030» [3]. Согласно прогнозам Федеральной службы государственной статистики, к 2030 г. население Московской агломерации составит 22 млн человек (по среднему варианту прогноза). В условиях урбанизации специализированные цифровые платформы позволят осуществлять оптимальное градостроительство, что включает в себя упрощение взаимодействия между всеми участниками процесса, повышение качества и эффективности застройки, экономию средств и времени.

Портфель проектов Умного города Москвы объединяет комплекс решений в сфере искусственного интеллекта по направлениям: Человеческий и социальный капитал, Городская среда, Безопасность и экология, Городская экономика, Цифровое правительство, Цифровые технологии и связь (см. рис 1).

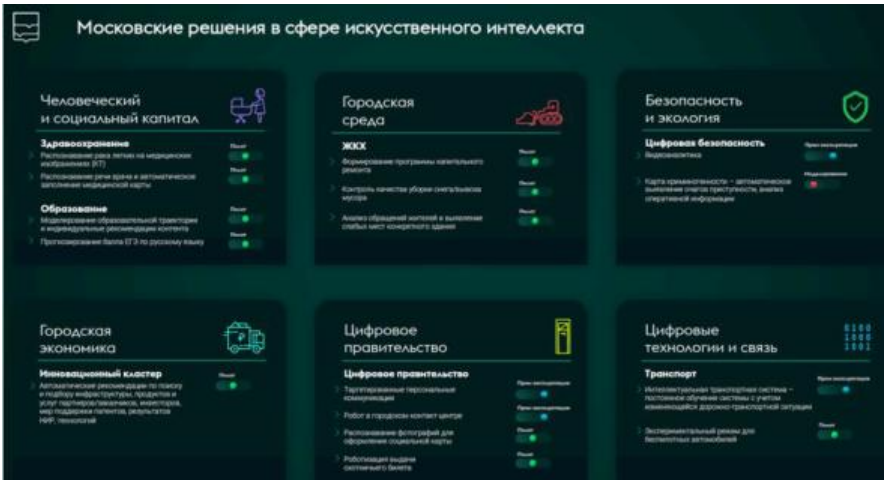



*Рис. 1*

Помимо признания значения развития концепции Москвы Умный город — 2030», нельзя не отметить положительную тенденцию смещения акцента развития интеллектуальных транспортных систем в центральной России в сторону внедрения интеллектуальных транспортных систем в регионах. На состоявшемся в Казани 18 февраля 2021 г. заседании рабочей группы по внедрению интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на дорожной сети субъектов РФ были обсуждены мероприятия, реализующиеся благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На заседании были озвучен и общий объем финансирования мероприятий на внедрение ИТС в регионах в 2021 г., который в сумме составит 3,9 млрд руб. Всего же в федеральном бюджете, принятом на 2021 г. и плановый период 2022 и 2023 г. [4], заложено 172,3 млрд руб. конкретно на развитие умных транспортных систем. Все эти меропри-

тия должны способствовать планомерному и эффективному развитию интеллектуальных транспортных систем во всех регионах России.

**Литература**

1. В России запущен первый комплекс для мониторинга состояния дорог при помощи нейросетей // https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82:%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0_%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D0%B0_%D1%81%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%8F%D0%BD%D0%B8%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3_%D0%BF%D1%80%D0%B8_%D0%BF%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D1%89%D0%B8_%D0%BD%D0%B5%D0%B9%D1%80%D0%BE%D1%81%D0%B5%D1%82%D0%B5%D0%B9_%D0%BE%D1%82_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%B0 (дата обращения 05.04.2021).

2. Dr. Nadher A.M., Al Ali N.A.R. THE IMPACT OF ELECTRONIC DEVELOPMENT ON LEGAL ACTIVITIES IN THE TRANSPORT SECTOR// Вестник Академии права и управления. — 2019. — №1 (54). — С. 104—118.

3. Москва — Умный город. Информационные технологии в Москве // Режим доступа: https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0_%D0%A3%D0%BC%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4_(Smart_city)_%D0%98%D0%BD%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D0%B8_%D0%B2_%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B5 (дата обращения 05.04.2021).

4. Умные города. Smart cities // https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%A3%D0%BC%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%B0_(Smart_cities) (дата обращения 05.04.2021).

**Хабиб Бадави,**
доцент Ливанского университета (Ливан)

# Преимущества и риски искусственного интеллекта для рабочей силы в развивающихся странах

**Habib Hasan Al-Badawi**
Ph.D. in Modern History, Assistant Professor
in History Department At the Lebanese University,
an expert in Japanese Studies and International Relations.

# Benefits and risks of artificial intelligence for the workforce in developing countries

*Abstract.* This article is a comparative study between not only two manuscripts of constitutions of Japan, but also analytic research revealing all the cultural, ideological, and political aspects that led the Japanese authorities to adopt each of them.

The Meiji Constitution was proclaimed in 1889 during the imperialistic phase of Japanese history where the country was named Empire of Greater Japan 大日本帝国, where Tokyo was a dominant world power. While the recent Constitution of Japan 日本国憲法 was issued in 1947 under the supervision of the Supreme Commander for the Allied Powers (SCAP), which is eventually, a foreign occupation authority.

Through the detailed analysis, premising, and reasoning this study will reveal the historical events that resulted those constitutions and will open the debate to discuss the future prospects of the Japanese armament attempts, which is confined and restricted by Article 9 日本国憲法第9条.

*Keywords:* Japanese Studies, Constitution, History, Peace, Law.

Japan legislative system is a unique and distinctive model in human history when the phases of its development are considered. This model also had its role in the constitutional aspect.

**-Article 9-**[1] which promoted renouncing the war that appeared in the Japanese Constitution was the first beam of hope in a world of misery and

[1] *Nishikawa Y.* (2018). Article 9 and the Constitution of Japan. Political Sociology of Japanese Pacifism, 32-66 // https://doi.org/10.4324/9781315164045-3.

injustice. The human race hung onto this beam of hope that is considered as an instant of enlightenment in our global quest for world peace.

Since the reign of Emperor Meiji[1], the Japanese state applied the Meiji constitution *Meiji Kenpo*[2] from 29 November 1890 until the 3rd of May 1947, for about fifty-six years and five months, the Postwar Constitution *Sengo Kenpo* was indubitably a time of a new era beginning in Japan[3].

The American occupation authorities considered that the Meiji constitution was patterned from the School of Monarchic Constitutional Law in conservative Germany[4], which declared that all the sovereignty and the three powers: legislature authority, the executive authority, and judiciary authority resided in the divine ruler as the head of state[5]. It was of the major feeder reason to the ultra-nationalism. All these factors led the imperialistic empire to join the Axis powers[6] and then acquire territories overseas through a direct clash with the U.S.A.

The Meiji constitution proclaimed that the highest authority resided with the divine Emperor, who was the supreme commander of the Japanese armed forces. The *Zaibatsu*[7], or corporate ties, exploited this constitu-

---

[1] Emperor Meiji (明治天皇 *Meiji-tennō,* November 3, 1852 — July 30, 1912), or Meiji the Great (明治大帝 *Meiji-taitei*), was the 122nd Emperor of Japan according to the traditional order of succession, reigning from February 3, 1867, until his death on July 30, 1912. He presided over a time of rapid change in the Empire of Japan, as the nation quickly changed from a feudal state to a capitalist and imperial world power, characterized by the Japanese industrial revolution. Keene, D. (2005). Emperor of Japan: Meiji and his world, 1852-1912. Columbia University Press.

[2] The Constitution of the empire of Japan | Birth of the Constitution of Japan. (n.d.). 国立国会図書館—National Diet Library. https://www.ndl.go.jp/constitution/e/etc/c02.html

[3] The Constitution of Japan. (n.d.). Prime Minister of Japan and His Cabinet. https://japan.kantei.go.jp/constitution_and_government_of_japan/constitution_e.html

[4] Hewitson, M. (2010). Prussia, the nation and the Constitution. Nationalism in Germany, 1848—1866, 221-290 // https://doi.org/10.1007/978-0-230-31352-1_6.

[5] Jefferies, M. (2016). The Ashgate research companion to imperial Germany. Routledge.

[6] The Axis powers (German: Achsenmächte, Japanese: 枢軸国 Sūjikukoku, Italian: Potenze dell'Asse), also known as the Axis and the Rome—Berlin—Tokyo Axis, were the nations that fought in World War II against the Allied forces. The Axis powers agreed on their opposition to the Allies but did not completely coordinate their activity.
Gerwarth, R. (2015). The Axis. The Cambridge History of the Second World War, 21-42 // https://doi.org/10.1017/cho9781139524377.004.

[7] Zaibatsu (財閥, «financial clique») is a Japanese term referring to industrial and financial business conglomerates in the Empire of Japan, whose influence and size allowed control over significant parts of the Japanese economy from the Meiji period until the end of World

tional mandate to evolve to the greatest military achievements of the Meiji period and to oversee markets where it could sell goods made in Japan.

Although the majority elected parliament representatives that comprised of the people who had prerogative control over budget and governmental affairs; nevertheless, the House of Peers composed of the imperial family of the orders of nobility, and of those who had been nominated thereto by the Emperor, who was representing and supporting the conservative and extremists in Japanese society.

The major objective of the American Occupation was to conduct constitutional amendments. General Douglas MacArthur[1] wanted to have a complete draft prepared by the Japanese government in order to obtain the agreement of the Japanese mass/politicians to embrace the metamorphosis proposed for the admired change of the Japanese traditional concepts about the sanctifies empire power.

That is why the Japanese government considered that the insertion of the democratic amendments to the Meiji constitution is enough to satisfy the occupation's demands. Thus, the leaders made some adjustments on the civil liberties and improvements on the political participation of the Japanese women. As well as enhancing the prerogatives of the popular elected representative house in the Japanese Diet; nevertheless, those fragile reforms didn't touch the traditional power of the Meiji constitution that represent the traditions and mentality of the Japanese.

The staff of SCAP[2], led by General MacArthur didn't consider those constitutional formalities and was determined to impose radical reforms on

War II. Yamamura, K. (1964). Zaibatsu, prewar and Zaibatsu, postwar. The Journal of Asian Studies, 23(4), 539-554 // https://doi.org/10.2307/2050237

[1] General Douglas MacArthur (26 January 1880 — 5 April 1964) was an American five-star general and field marshal. He was born in Little Rock, Arkansas, on January 26, 1880. After graduating from the United States Military Academy at West Point in 1903, he fought in World War I, and in World War II was the commander of Allied forces in the Pacific. When he criticized President Harry Truman's handling of the Korean War, he was relieved of his command. MacArthur died on April 5, 1964, and was buried in Norfolk, Virginia. Haugen, B. (2005). Douglas MacArthur: America's general. Capstone.

[2] The Supreme Commander for the Allied Powers (SCAP)

Staff, E. (1966). General headquarters Supreme Commander for the Allied powers: Official documents (Part 1). Japanese Journal of Religious Studies // https://doi.org/10.18874/jjrs.crj.7.4.1966.321-360

the Japanese state structure, with the prohibition of the doctrine of national superiority *Kokutai*[1].

This scared the divine emperor as it was legitimized in the former constitution. Because the Meiji constitution guaranteed the traditional idea of the divine emperor, it was contradicted with the democratic concepts that the USA wanted to impose on Tokyo.

On the other hand, the Japanese continued to disobey the dictation of MacArthur, who was insisting to accomplish his mission to revive Japan as a country, that is why he set Dr. Joji Matsumoto[2] up to draft the new constitutional provisions suited to the American objectives and to preserve the Japanese private properties.

Several Japanese political parties and local organizations participated in drafting the new constitution. The left party with its two sides, the communists and the socialists, aimed to attempt a new modern law version to serve their own perspectives. While the conservative academics and right-wing politicians argued to preserve the ancient purely Japanese spirit.

Despite the confusion between the internal political debate and foreign intervention, the government sponsored Matsumoto. He worked hard to complete the first Japanese attempt to establish the new constitution to win the acceptance of the different local parties, the general headquarters, and its leader that set forth series of reform policies that were ought to be included in the constitution.

---

[1] The Government created a whole perfect new cultural system around the Tennou [Emperor], and the Kokutai was the expression of it. Moreover, the Kokutai was the basis of sovereignty. According to Tatsukichi Minobe, Kokutai is understood as the «shape of the Estate» in the sense of «Tenno as the organ of the Estate», while the authoritarians gave the Kokutai a mystical power. The Tennou was a «god» among «humans», the incarnation of the national morals. This notion of Kokutai was extra-juridical, more something cultural than positive. Pittau, J., & Saburo, I. (1965). Minobe Tatsukichi no shisoshiteki kenkyu (Intellectual and historical studies in Minobe Tatsukichi). Monumenta Nipponica, 20(3/4), 468 // https://doi.org/10.2307/2383349.

[2] Jōji Matsumoto (松本烝治 Matsumoto Jōji, 14 October 1877 — 8 October 1954) was legal scholar, politician and cabinet minister in the pre-war Empire of Japan. He is also the author of the "Matsumoto Draft", a proposal for revision of the Constitution of the Empire of Japan in the immediate post-war period.

Joji Matsumoto, «Draft of tentative revision of the Constitution draft» | Birth of the Constitution of Japan. (n.d.). 国立国会図書館—National Diet Library // https://www.ndl.go.jp/constitution/e/shiryo/02/058cshoshi.html.

The most obvious US demand was turning the Emperor to only a symbol of the state while identifying his duties and powers within the text of the Constitution and shifting the sovereignty to become in the hands of the people. In this scenario, people then have the right to choose the elected deputies and have some decisions regarding the state policy on both the internal and external levels. Americans also targeted the nobles and demanded the withdrawal of privileges in order not to go back again to build an expansive empire threatening world peace. Note that the first condition was abandoning the sovereign right to declare war, and aimed to establish a strong Japanese army, with air and naval forces that are more evolved.

Japanese authorities have focused their efforts to reach a formula to equally consider the historical background and cultural heritage while avoiding a direct clash with the general headquarters advisers. But with an opposing point of views to the intervention of the Emperor Hirohito[1] to overcome the obstacles by adopting «a copy of the MacArthur», because the main goal was to keep the Japanese state. The secondary goals were to seek the restoration of human, material, and moral losses in an effort to return to its international standing in a peaceful way.

To overcome the sovereign obstacles some negotiations took place to ease the linguistic differences between the two texts: the English one and the Japanese one, and to standardize the final version as much as possible. With the help of Japanese legislators and linguists, they wrote the text of the new constitution as a revision to the Meiji Constitution, whose goal was to secure «a legal concern» of the current system to serve the Japanese nation's interests.

We conclude from here that the Peace Constitution *Heiwa Kenpo*[2] was not holistically written by the occupation authority; rather the Japanese authorities have made efforts to write it with a national interest that has the

[1] Hirohito (裕仁, April 29, 1901 — January 7, 1989) was the 124th Emperor of Japan according to the traditional order of succession, reigning from December 25, 1926, until his death. He was succeeded by his eldest son, Akihito. In Japan, he is now referred to primarily by his posthumous name, Emperor Shōwa (昭和天皇 Shōwa-tennō). The word Shōwa is the name of the era that corresponded with the Emperor's reign and was made the Emperor's own name upon his death. The name Hirohito means «abundant benevolence». Bix, H. P. (2009). Hirohito and the making of modern Japan. HarperCollins.

[2] The Constitution of Japan. (n.d.). Prime Minister of Japan and His Cabinet // https://japan.kantei.go.jp/constitution_and_government_of_japan/constitution_e.html.

best advantages on the return of sovereignty and the demise of the occupation.

The national intent was reflected through the adoption of the occupation authority in the world for the *Heiwa Kenpo* during the Meiji annual ceremonies. After a lot of correspondence with the US Occupation, they accepted to respect the desire of the Japanese by appointing the third of November as the date for the publishing of the new legislation. The Peace Constitution *Heiwa Kenpo* is known with its item of «Renunciation of War»[1]; the famous Japanese formulate that was a response to the requirements of the general headquarters, aimed to accelerate the demise of the occupation and the return of national sovereignty.

**Comparison between the two Japanese Constitutions**

| Peace Constitution *Sengo Kenpo* 1947 | | | Meiji Constitution *Meiji Kenpo* 1889 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Preamble | | | Preamble | | |
| Chapter | Title | Number of Articles | Chapter | Title | Number of Articles |
| I | THE EMPEROR | 8 | I | THE EMPEROR | 17 |
| II | RENUNCIATION OF WAR | 1 | | | |
| | | | II | RIGHTS AND DUTIES OF SUBJECTS | 15 |
| III | RIGHTS AND DUTIES OF THE PEOPLE | 31 | | | |
| | | | III | THE IMPERIAL DIET | 22 |

[1] Renunciation of war. (2004). Grassroots Pacifism in Post-War Japan, 234-234 // https://doi.org/10.4324/9780203421000-22.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| IV | THE DIET | 24 | | | |
| | | | IV | THE MINISTERS OF STATE AND THE PRIVY COUNCIL | 2 |
| V | THE CABINET | 11 | | | |
| | | | V | THE JUDICATURE | 5 |
| VI | JUDICIARY | 7 | | | |
| | | | VI | FINANCE | 11 |
| VII | FINANCE | 9 | | | |
| | | | VII | SUPPLEMENTARY RULES | 4 |
| VIII | LOCAL SELF-GOVERNMENT | 4 | | | |
| IX | AMENDMENTS | 1 | | | |
| X | SUPREME LAW | 3 | | | |
| XI | Supplementary PROVISIONS | 4 | | | |
| | | 103 | | | 76 |

**Preamble.** The introduction of the Meiji Constitution 1889 *Meiji Kenpo* of the Japanese Empire *Dai Nippon Teikoku*[1] stressed the right of sovereignty that the emperor inherited from his ancestors. This right is also inherited by his children and offspring.

[1] Duus, P., Myers, R. H., & Peattie, M. R. (2010). The Japanese wartime empire, 1931-1945. Princeton University Press.

The Japanese modern state was identified for the first time by a fundamental law adopted by the Japanese people to organize their lives. Under the emerging constitution, it was decided to inaugurate the parliament on the first day, where it becomes immediately effective, with emphasis on the importance of this new democratic era to the native citizens. The resulted parliament has the right to modify the amends suggested by the Emperor and his successors; thus, obliging the people to be absolutely loyal to this law.

While the Peaceful Constitution of 1947 *Sengo Kenpo* gave the political and legislative power to the people, the voice of the majority was decided through free elections. The freedom of speech prevailed throughout Japan facing any new militarization attempt by the Japanese traditional *Genro*[1].

In Meiji Constitution, the government is considered a trustful gift from the Living god *Arahitogami* to his loyal subjects[2]. It derives its authority from the emperor himself, while the representatives practice their rule under the supervision of the Imperial Household. The elected or nominated public figures could not implement any law or legislation or decrees that are incompatible with the main principles of the new constitution.

In contrast, the 1947 constitution emphasized «Peace» and aimed that Japan might earn an honorable place among the civilized nations, whilst recognizing the right of all countries to live in harmony without fear of injustice or aggression. In return, the Japanese people promised to achieve those ideals and lofty goals with all the possibilities and capabilities they could offer.

**The Emperor.** Chapter I describes the status and powers of the Emperor in *Meiji Kenpo* and is composed of seventeen articles out of seventy-six legal substance in the whole constitution, an average of 22.3%.

On the other hand, *Sengo Kenpo* included eight articles that specifically talk about the status of the Emperor out of a hundred and three constitutional legal materials, an average of only 7.7%.

This obvious numerical difference in the legislation of the imperial authorities shows the contradiction between a pure local Japanese legality

[1] Colegrove, K. (1941). Militarism in Japan's foreign policy. The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, 215(1), 7-16 // https://doi.org/10.1177/000271624121500102

[2] *Barshay A. E.* (2021). State and intellectual in imperial Japan: The public man in crisis. University of California Press.

attempt named after the Emperor himself and The *Supreme Commander* for the *Allied Powers SCAP*.

— Article 1 — The Meiji Constitution reveals grants provided to the imperial dynasty to rule the nation of Japan eternally, as well as to inherit this divine responsibility through the offspring of male imperial decedents — Article 2 -. It also stresses that the Emperor is sacred and protected — Article 3 -.

The Emperor exercises his legislative powers through the imperial parliament — Article 4 — According to his desires and orders the elected council meets, prescribes, legislates, and has even been dissolved. Moreover, the Emperor has the right to claim the preparation, implementation, and validation of laws — Article 6 -. He also has the right to issue imperial decrees to face emergencies affecting public security — Article 8 -.

The Emperor has the power to determine the form of the administrative system, assign staff salaries, whether civilian or military, and nominate and dismiss staff members — Article 10 -. The Emperor under — Article 11 — and — Article 12 — takes control of the general command of the army and navy since he is the Supreme Commander of the armed Forces *Daigensui*[1], where he identifies their system and has the right to declare war and sign treaties — Article 13 — and — Article 14 -.

The Emperor under — Article 15 — and — Article 16 — blesses the titles of nobility and grants of honors; in addition, he can order a general amnesty or commute legal sentences and sanctions. — Article 17 — grants the Emperor the right to establish "A Regency shall … in conformity with the provisions of the Imperial House Law. The Regent shall exercise the powers appertaining to the Emperor in His name."

According to those legal materials, the Meiji Constitution involves interpreting the concept of the nature of the Emperor himself. In fact, we can count the Emperor as an absolute ruler who rises above human laws. On the other hand, his powers are limited due to the constitutional texts. Moreover, the constitution clearly contained the non-democratic institutional structure, knowing that the freedom and interests of the citizens are subject to the emperor's desires.

[1] *Parish H.* (1974). The Role of the Imperial Family in Modern Japan. Social Science, 49(2), 74-84.

In the 1947 constitution, the political role of the Emperor shrunk and became merely a symbol of the state. Therefore, the Japanese Emperor issued his Humanity Declaration *Ningen-sengen* even before the proclamation of the new constitution under the authority of the "Devine Occupier" General Douglas MacArthur[1].

According to the new Constitution, the Emperor took over the task of assigning the prime minister who was elected by the parliament, as well as assigning the chief judge of the Supreme Court — Article 6-.

Even though the Emperor does not have additional dominance over the government — Article 4-, he has important protocol tasks that do not affect the independence of the government decisions. According to — Article 7 — the emperor has the power to issue changes in the laws, signing treaties, dissolving the vice board, announcing the election of the parliament members, nominating and also dismissing of the members of the parliament, authorizing and approving the ambassadors and ministers, sanctioning general and special pardons, granting honors and medals, and other diplomatic documents according to legal texts, receiving the foreign ambassadors and ministers, and finally performing official celebrations.

**Rights and Duties of the Japanese Citizens.** The contentment of the materials on the right and duties of the people is a clear shift in form and content. In fact, the chapter title has changed from "RIGHTS AND DUTIES OF SUBJECTS" in the Meiji Constitution to "RIGHTS AND DUTIES OF THE PEOPLE" in the new constitution, which gives us a clear indication of the importance of the Japanese citizens in determining the political power in their country after 1947.

Although the Meiji Constitution has included in his texts many legal rights of the Japanese citizen — Articles 19 — 20 — 21 — 22 — 23 — 24 — 25 — 26 — 27 -, such as freedom of beliefs, residence, thoughts, work and ownership, etc. These texts have repeated the same written memorized sentences, but those granted rights were under the supervision of the government. Through this administrative surveillance, the local authorities interpreted those constitutional procedures according to their whims, specifically militaristic visions, and colonial expansion intentions, clear evidence is shown in — Article 31 — which discussed the emergency law.

[1] Friedrich, C. (1948). American Experiences in Military Government in World War II, Rinehart & Company.

In the postwar Constitution, the right and duties of the people acquired and developed drastic changes; it radically changed the morality and ambition of the Japanese individual in the new social and political system. Thus, it became completely different from what was in the era of imperialist expansion. The new constitution emerged to affirm the sovereignty of the people, and also emphasize the personal individual rights of the Japanese citizen considering democratic concepts, where it is intuitive, eternally humanitarian and not violated by totalitarianism — Article 11-, whereby the whole population becomes equal, and citizens would have the same rights and duties. In addition, there would be no discrimination based on sex and religion since all segregation customs and rules should be banned.

The new constitution gave the Japanese citizens the right to vote for their preferred political leaders without fear of prosecution. More so, the Japanese citizen has the right to sue the state for indemnity in case of a false accusation or a mistaken arrest.

**Legislature.** The legislative power in Meiji Constitution was given to the imperial parliament where it occupied an important structure in the constitution purview, in chapter III, which included 22 articles. The role of the parliament was restricted in — Article 37 — because "every law requires the consent of the Imperial Diet".

The parliament under — Article 33 — consists of a House of Peers and a House of Representatives. The first was formed of members with imperial blood such as imperial family, landlords, and samurai leaders selected by the Emperor and his advisers. The second consisted of members elected directly by the Japanese citizens. There should be sessions — Article 41 — each year, which could last for three months — Article 42-; this period can be prolonged by direct imperial order. Besides, the Emperor has all the power to invite the parliament to reconvene when it is necessary. He also has the power to dissolve the assembly or disable it — Article 47-.

On the other hand, the legislative parliament in the constitution of 1947 was decided and implemented by the Diet itself, because it represents the highest authority in the state of Japan, since it is the only institution authorized to promulgate laws and legislations — Article 41-. The Diet consisted of the House of Representatives and the House of Councilors — Article 42-. The two councils are composed of members who represent all components of the people and whose count was determined by the law — Article 43-. The qualifications of the members for the councils were de-

termined by law without any discrimination of race, sex, religion, social classes, education, and salary — Article 44-. Members of both councils should be extended from arrest during the meeting, except in cases prescribed by the law. Members who were arrested before the session must be released during the session at the request of the council — Article 50 — because the council meetings were only valid if one-third of the representative were present — Article 56-. The budget must be presented first to the council of deputies — Article 60-. Furthermore, the members of the Supreme Court should become affiliated with the prime minister himself, who is elected by parliament.

The aristocratic board was replaced by an elected legislative council where the power of the supreme council belongs to the board of deputies, which has to consider the ministry's approval, watch the state institutions, and ratify the treaties — Article 61-. In order to ensure that the legislation is still categorically in the hand of the elected representatives of the people, the new constitution names the Diet as the highest authority in the state resembling the sovereign power.

Under those constitutional materials, the sovereign of decision-making in Japan changed from the Emperor to the parliament. The parliament has completed all the competitive positions of the authority that existed in the system before and during the war.

**Executive Authority.** Studying Meiji Constitution shows us that the constitutional materials for the year 1889, which dealt with the executive branch, clarifies that the political role was marginal and reduced to two fragments: — Article 55 — and — Article 56 — from Chapter IV, « The respective Ministers of State shall give their advice to the Emperor, and be responsible for it,» and «The Privy Councilors shall, in accordance with the provisions for the organization of the Privy Council, deliberate upon important matters of State when they have been consulted by the Emperor.» The task of ministers was clearly limited to providing advice to the Emperor, with the responsibility of what they consult. Moreover, they are committed under the articles above to sign the laws, regulations and decrees that are related to the affairs of the state.

The government being subject to restrictions imposed by the Imperial Parliament was not able to keep its position. The Ministers of State were responsible in front of the Emperor himself but not in front of the parliament. Privy Council was recommended by the constitution and was created by the Emperor's advisers as well as the ministers of state — Article 56-.

However, in the constitution of 1947, government performance was detailed in eleven materials throughout Chapter V "THE CABINET".

The constitution stipulated that the government including the Prime Minister will be elected by the majority of the members of the Japanese Diet. Also, the parliament was granted dismissal of the prime minister and ministers of state based on its authority as required by the higher national interest — Article 68-.

According to — Article 72 — they could submit drafts of laws, national reports, on the General Affairs and External Relations, to the council of deputies. In addition, they could exercise control and supervision of the various administrative joints.

— Article 75 — shows the legal proceedings against the Minister if necessary, with the consent of the Prime Minister. As well as the need to take actions following the standards that are fair.

**Judiciary.** The judiciary in the Meiji Constitution exercised its authority under — Article 57 — in the name of Emperor, judges were appointed among those who have the qualifications given by the law — Article 58 -. Under — Article 61 -, we find the separation of the administrative court from other courts is necessary to sentence judgments against violations of administrative authorities.

Judiciary in the postwar constitution had been separated from the Ministry of Justice by being an independent official branch which is equal to the other sectors of government. The Japanese Supreme Court is counted in the final Chapter as legal obligations related to the laws and administrative court system. In order to ensure the independence of the judiciary, as it represents the third power, the authority of the Supreme Court and the lower courts were granted power according to what the law legalized — Article 76-. Therefore, the Supreme Court became the last resort to determine the constitutionality of any law. As stipulated under the constitution — Article 80-, the Council of Ministers appointed judges and all lower courts from a list prepared by the Supreme Court itself, with the provision of moral guarantees for judges to be free from any pressures or any harassments they could possibly be exposed to.

**Finance.** The 6$^{th}$ Chapter of the Meiji constitution treated financial issues which had been discussed in eleven articles. Monetary and pecuniary were part of the Imperial Parliament Scope of authority. Under these laws, the government couldn't impose new taxes or even modify the tax in cate-

gories except with the consent of the Parliament — Article 62-. Moreover, the government should present to the parliament projects and plans in restricted forms every year, revealing both expenses and revenues, as well as providing the scale of the annual budget — Article 65 — In the meantime, the government could not sign national contracts, loans, and other debts to calculate the national treasury without approval from the parliament itself.

Under — Article 70-, in case of an urgent session, the government was allowed to act in case the Parliament could not assemble. The maintenance of public security and national interest should take all necessary financial measures approved by Imperial decree for the sake of Nippon. These measures must be submitted to the Imperial Parliament at its next session, where it should earn the final legal approval.

On the other hand, restrictions were imposed on the parliament to limit the control of the financial category. The most prominent of these qualifications as stipulated in — Articles 66 — 67—71-, allowed the government to satisfy the imperial palace expenses each year without the approval of the parliament, and if necessary, to increase these expenditures. However — Article 67 — did not allow the imperial parliament to issue final laws without the approval of the government on the expenses that have become fixed. This made the constitution based on the special authorities of the Emperor.

— Article 71 — allowed the government to work on the budgetary list based on the following year in case the Imperial Parliament didn't vote on the budget, or if it was previously prepared.

Chapter VII dealt with financial subjects in the Constitution of 1947, where it was formed of nine articles. It is noted when analyzing the legal texts of these articles that there was a similarity in the legislature with the articles that were already approved by the Constitution in 1889.

The government is not allowed to impose new taxes or modify them, except through new legislations — Article 84-. The government also has to prepare and submit to the Diet an annual budget for consideration and approval — Article 86-, also the government has the right to cover any unexpected shortfall in the budget using the financial reserve to fill this deficit, and then get approval from the National Diet for all payments from the Reserve Fund — Article 87-.

However, the financial procedures immerged substantial changes represented in the articles that stated the entire imperial palace budget be re-

ferred to the state, where the parliament is allocated in the budget — Article 88-. Also, all state expenditures and revenues undergo security control under — Article 90-, which authorizes the Audit Bureau to review the final version each year.

Finally — Article 91 — committed some intervals on the Diet to annually display the national financial resources to the people during regular intervals. It is thus clear that the financial procedures have become practiced as determined by the Diet with a competent and independent supervisory authority, as well as by people's censorship.

**Amend Constitution.** — Articles 73 — 75 — 74 — from Chapter IX of Constitution 1889 discussed the constitutional amendment. Those articles revealed the need to have an impact on the amending Constitution to make it imperative, to give an imperial order or to submit a draft on this matter to the imperial parliament. Moreover, the right is given to the council parliament (Deputies and nobles) to discuss the draft amendment in case the two-third 2\3 of the members are present. It is clear that these legal rules may not provide any amendment to the imperial palace law and the parliament under discussion. Additionally, nor these legal rules can modify Constitutional laws issued by the Imperial Palace — Article 74-. One of the important measures prescribed by the Constitution in this regard concerning amendments, has committed — Article 75 — not to carry out a modification in the Constitution or the Imperial Palace during the period of the law of the regency.

However, in the Constitution of 1947, — Article 96 — dedicated Chapter IX to the amendments under which the Constitution is handled by the Diet when two-third 2\3 of the members of each council, or more, (deputies and advisers) are committed. Then the draft would be submitted to the people for ratification under the referendum to be held for its purpose. The ratification requires absolute majority approval of all votes at a special or general referendum determined by the Diet. Finally, the Emperor announces it, in the name of the Japanese people, so the amendments for ratification will be directly considered as an integral part of the Constitution.

**Renunciation of War.** The political section of General Douglas MacArthur's headquarters realized that the Meiji constitution concentrated attention to the articles relating to the military which strengthened the military armed forces in Nippon. In the meantime, the ministry was left out of the high command of the armed authority, the Emperor gave all the sovereignty and all the governing powers under —Article 11- "the Emperor has the supreme command of the Army and Navy". The Emperor in *Meiji*

*Kenpo* exercised that task with the assistance of some advisers who were: Chief of Staff of the Army war, the Chief of Naval, the Staff of the minister of the Army war, and the Marine Minister. Together they formed "the Command of Imperial Japanese Army *Dai-Nippon Teikoku Rikugun*", which had the powers to issue ordinances without the consent of the cabinet[1].

The constitutional prerogatives granted the Japanese military institution to gradually acquire the power, and it seemed rather obvious at the beginning of the thirties (of the twentieth century). This invested in the emergence of a new era with full authoritarian politics and military intensification that created a new totalitarian system of government. This consequently led the Japanese state to an imperialistic drive, and it ended as Japan coming out from the Second World War, defeated, broken, and even exhausted country. It was also exposed for the first time in its history to foreign occupation. That is why the most important goal of the American Occupation was the disarmament of Japan through the improvement of safe values as a major objective. This established planned conditions to prevent any revival of Japan's rearmament, and to dedicate all the efforts to transform the country into a peaceful loving nation. Article nine of the constitution of 1947 redefined Japan as the first country in the world to waive its right to renounce war.

— Article 9 — of the Constitution of 1947 stated that «Aspiring sincerely to an international peace based on justice and order, the Japanese people forever renounce war as a sovereign right of the nation and the threat or use of force as a mean of settling international disputes", this was one of the most important articles in the new constitution, Japan abolished, the war, as a sovereign right of the nation. It committed not to authorize the Japanese Army, Navy, or Air forces belligerency, as it was before and during the Second World War. This is why it was called «Peace Constitution *Sengo Kenppo".*

**Bibliography**

**Resources**

F.R.U.S.: Foreign Relations of the United States, Department of State, Volumes: VI, VII, VIII, XVIII, Washington: United States Government Printing Office.

A Decade of American Foreign Policy 1941—49, Washington: United States Government Printing Office, 1950.

[1] Ford, D. (2013). The Imperial Japanese Army in the World War II era. Military History // https://doi.org/10.1093/obo/9780199791279-0115

Papers Relating to the Foreign Relations of the United States 1946, Vol. VI, Washington: United States Government Printing Office, 1969.

Papers Relating to the Foreign Relations of the United States1947, Vol. III, Washington: United States Government Printing Office, 1972.

O.J.P.P.: Occupation of Japan: Policy and Progress, Washington: United States Government Printing Office, 1946.

P.R.J.S.S.: Political Reorientation of Japan September 1945 to September 1948, Washington: US Government printing office, 1949.

N.D.L.: National Diet Library — Japan // http://www.ndl.go.jp/en/index.html

**References**

1. Barshay, A. E. (2021). State and intellectual in imperial Japan: The public man in crisis. University of California Press.

2. Basic initial post surrender directive to supreme Commander for the Allied powers for the occupation and control of Japan (JCS1380/15). (n.d.). 国立国会図書館—National Diet Library. https://www.ndl.go.jp/constitution/e/shiryo/01/036/036tx.html

3. Bix, H. P. (2009). Hirohito and the making of modern Japan. HarperCollins.

4. Colegrove, K. (1941). Militarism in Japan's foreign policy. The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, 215(1), 7-16. https://doi.org/10.1177/000271624121500102

5. Duus, P., Myers, R. H., & Peattie, M. R. (2010). The Japanese wartime empire, 1931-1945. Princeton University Press.

6. Ford, D. (2013). The Imperial Japanese Army in the World War II era. Military History. https://doi.org/10.1093/obo/9780199791279-0115

7. Friedrich, C. (1948). American Experiences in Military Government in World War II, Rinehart C.

8. Gerwarth, R. (2015). The Axis. The Cambridge History of the Second World War, 21-42. https://doi.org/10.1017/cho9781139524377.004

9. Haugen, B. (2005). Douglas MacArthur: America's general. Capstone.

10. Hewitson, M. (2010). Prussia, the nation and the Constitution. Nationalism in Germany, 1848—1866, 221-290 // https://doi.org/10.1007/978-0-230-31352-1_6

11. Jefferies, M. (2016). The Ashgate research companion to imperial Germany. Routledge.

12. Joji Matsumoto, «Draft of tentative revision of the Constitution draft» | Birth of the Constitution of Japan. (n.d.). 国立国会図書館—National Diet Library. https://www.ndl.go.jp/constitution/e/shiryo/02/058cshoshi.html

13. Keene, D. (2005). Emperor of Japan: Meiji and his world, 1852-1912. Columbia University Press.

14. Nishikawa, Y. (2018). Article 9 and the Constitution of Japan. Political Sociology of Japanese Pacifism, 32-66. https://doi.org/10.4324/9781315164045-3

15. Parish, H. (1974). The Role of the Imperial Family in Modern Japan. Social Science, 49(2), 74-84.

16. Pittau, J., & Saburo, I. (1965). Minobe Tatsukichi no shisoshiteki kenkyu (Intellectual and historical studies in Minobe Tatsukichi). Monumenta Nipponica, 20(3/4), 468. https://doi.org/10.2307/2383349

17. Potsdam declaration. (2020, July 24). Truman Library Institute. https://www.trumanlibraryinstitute.org/wwii-75-marching-victory-17/

18. Renunciation of war. (2004). Grassroots Pacifism in Post-War Japan, 234-234. https://doi.org/10.4324/9780203421000-22

19. Staff, E. (1966). General headquarters Supreme Commander for the Allied powers: Official documents (Part 1). Japanese Journal of Religious Studies. https://doi.org/10.18874/jjrs.crj.7.4.1966.321-360

20. The Constitution of Japan. (n.d.). Prime Minister of Japan and His Cabinet.
https://japan.kantei.go.jp/constitution_and_government_of_japan/constitution_e.html

21. The Constitution of Japan. (n.d.). Prime Minister of Japan and His Cabinet.
https://japan.kantei.go.jp/constitution_and_government_of_japan/constitution_e.html

22. The Constitution of the empire of Japan | Birth of the Constitution of Japan. (n.d.). 国立国会図書館―National Diet Library. https://www.ndl.go.jp/constitution/e/etc/c02.html

23. Yamamura, K. (1964). Zaibatsu, prewar and Zaibatsu, postwar. The Journal of Asian Studies, 23(4), 539-554. https://doi.org/10.2307/2050237

**Ибрахим Танкат,**
Университет Кади-Айяд, Марокко.

# Стратегия искусственного интеллекта и больших данных в государственном секторе на пути к государству 4.0

**Tiguint Brahim**,
University of Cadi Ayyad, Morocco

# Ai and big data strategy in the public sector: toward a state 4.0

*Abstract.* Modern states are still key players in the fields of economic development and social welfare, either in industrialized or in developing countries. Artificial intelligence and big data are promising tools/infrastructure that can help governments around the world to achieve economic, political and, social goals. Unlike most private companies, governments have access to huge data necessary to harness the potential of artificial intelligence technology. Yet, public sector in many countries, is still lagging behind the private sector when it comes to conceive of and implement effective AI strategies.

The main purpose of the present paper is to build a theoretical framework for AI and big data strategy formulation and implementation in the public sector that may help governments in achieving a sustainable development.

The reminder of this paper is as follows:

After the introduction, we will first perform a comprehensive literature review related to AI and big data in the public sector. Then, we will propose a theoretical framework aiming to draw a roadmap for AI strategy formulation and implementation to build an effective State 4.0. Finally, we will discuss the main challenges and necessary conditions for a successful AI and big data strategy.

*Keywords:* Artificial intelligence, big data, public sector, strategy.

## 1. Introduction

Although Artificial Intelligence concept dates to 1956 (John McCarthy), its real and most promising applications started to spread around the world in the last decade, due to the rise of big data and computing power. Private companies and business organizations are among the first players to start harnessing the potential of AI in many fields covering marketing, auditing, production, logistics, finance…

More recently, many governments started to craft their strategic plans aiming to cope with the unprecedented pace acceleration of AI and big data developments. Yet, those plans are more aspirational than thought and do not address implementation issues in detail.

Most of the current debate on AI in the public sector revolves around potential benefits and areas of application ranging from providing solutions and improving performance in the form of predictions and alerts, calculations, analysis, and learning, to establishing knowledge management systems to retrieve and classify documents on a large scale (Gomes de Sousa et al. 2019), and augmenting police judicial decisions related to the resolution of crimes and crime prediction (Mikhaylov et al. 2018). In addition, several works have also looked at risks and areas of concern of AI projects, particularly considering privacy and security as well as ethical concerns (Wirtz et al. 2018). However, little has been said about the organizational challenges of adopting and implementing AI which may include, but not be limited to, resistance to share the data, lack of an effective AI strategy, and the need for staff specialization and expertise (Hoglund et al.2018).

Based on a comprehensive literature review, this paper aims to fill this gap by addressing a detailed roadmap for the State 4.0.

## 2. Methodology

To carry out a comprehensive literature review, we searched the main scientific data bases: EBESCO host, Web of science, google scholar, and Springer. Search words are “Artificial intelligence”, “Big data”, “and public sector”. We choose literature review articles to include a large number of research papers that address the issues of AI/Big data in the public sector.

We built on four literature revue papers totalizing 227 reviewed articles. In addition, other papers including scientific articles, book chapters, and reports were also integrated when they address additional issues.

## 3. Big data and AI in the public sector: a comprehensive literature review

According to most researchers, the field of AI in the public sector is still in its infancy. Even though research points into different directions and considers AI in the public sector from different points of view, common concerns emerge from our literature review. The most important and recuring aspects addressed by researchers are AI applications and chal-

lenges. Some researchers also consider different levels of analysis (national or general PS, organizational level, or specific areas of the public sector, individual or manager's level). Fewer research papers shed light on the strategic aspects of AI implementation and specific AI technologies and techniques that are worth to developpe for the public sector.

### 3.1. AI applications and benefits in the public sector

Reviewed research articles show important differences while addressing AI applications and benefits. Detailed analysis ranges from more general to more specific ones. Hence, AI is expected to enhance economic growth, impact working and social environment (Wirtz et al. 2018), improve quality of life, and data management and knowledge (Fredriksson et al. 2017).

In their review of 83 papers, Pencheva et al. (2018) state that the major topic relates to application and high-level benefits of big data for the public sector. According to these authors, big data contribute to increase effectiveness, efficiency, and legitimacy of public policy process. The authors refer to policy cycle framework, to discuss the benefits of big data in the public sector which encompasses:

- Agenda setting and policy formulation:

At this level, big data is expected to increase the accuracy, efficiency, and speed of the processes by aggregating and analyzing citizens' policy preferences and needs. Big data may also enhance the legitimacy and accountability of agenda setting and policy formulation

- Policy implementation:

According to Pencheva et al. (2018), most research refers to this phase. The aim here is to improve efficiency and effectiveness in the delivery of public services, to increase productivity and tax processing, to optimize current functions, and monitor operational performance and spending.

- Policy research and evaluation:

Big data is expected to be most dramatic at the evaluation stage. Improved policy analytics allows a holistic measurement of policy outcomes and understanding long term effects on healthcare and education.

Moreover, some researchers added specific areas that may benefit from AI implementation such as: risk prevention and new intelligent transport systems (Fredriksson at al. 2017), support forecasting and models to minimize dangers and casualties from natural disasters, and crime rate reduction (Wirtz et al. 2018).

### 3.2. Big data/AI challenges

Wirtz et al. (2018) argue that research fails to provide an integrated overview of AI challenges and propose four dimensions of analysis, namely:

- Technology implementation: It poses a demanding challenge for the public sector and relates to AI safety, system/data quality and integration, financial feasibility, and lack of specialization and expertise.
- Law, regulation, and governance: Algorithms are often considered as a "Black-box" which requires explicability, transparency, fairness, and accountability to minimize risks and potential pitfalls.
- Ethics: are about how to embed ethical principles into AI systems|. To address this issue, the authors propose to use unbiased data of high quality.
- Society: In this area, AI represents potential harm to humanity and society, risks of workforce replacement, issues related to social acceptance and trust.

Penchaeva et al. (2018) state that there is a mismatch between overproduction and underconsumption of data in the public sector. They analyze challenges for big data adoption at three levels:

- System level: the most important problems are related to "networked" nature of big data. At this level, challenges encompass privacy and security, and data governance and ethics. To overcome those issues, the authors stress on the need for new legal framework and collaborative efforts of many stakeholders which is a complex task.
- Organizational level: significant challenges are related to data sharing, costs, collaboration, data interoperability, bureaucracy, and lack of resources and skills.
- Individual level: Public manager's attitude towards risks highly influences big data adoption and utilization. The most challenging are the lack of political will and big data mindset in the public sector in addition to important resistance to change.

### 3.3. Public functions and big data/AI technologies

In their literature review of 59 articles, Weslei et al. (2019), analyzed ten government functions and applied AI technologies. They found that 90% of research articles discussed only one function. Of the five papers that presented more than one government function, Social protection is common to all of them. The latter is studied in combination Environmental protection.

The most frequently studied functions are General public service, Economic affairs, and Environmental protection.

According to Weslei et al. (2019), Artificial Neural Networks (ANN) technology, with 36 citations, is the most frequently referred to by researchers.

Furthermore, they proposed a theoretical framework summarizing the links between government functions and AI techniques

### 3.4. AI national strategic plans

Fatima et al. (2020) refer to long range planning and the crafting of strategies and strategic plans frameworks to analyze 34 national AI strategic plans up to 2020. Their findings show that most of the plans are aspirational and touched on the major motivations (enhance economic and social wellbeing), identified their goals (improving service delivery), beneficiaries (citizens and businesses), and high level of targets of infusion (education, healthcare, and other public services). According to the authors, those plans are sparse in implementation details and do not clearly specify the involved stakeholders.

Healthcare, transportation, and education are the most common functions considered by AI national strategic plans. Among 11 functions, Chinee's plan is the only one to consider 9 functions whereas Europeans' refers only to one function. About Data, the most common concerns are data exchange, data privacy and data regulation.

Education and R&D are so far considered to tackle capacity development issues. Concerning governance, the need for regulation, risk management, exacerbation of social and economic inequalities are the most popular concerns included in the strategic plans.

To conclude this section, we can say that the field of AI/big data in the public sector lack an integrated vision and solid theoretical backgrounds to support the findings, consequences, and challenges of AI implementation. We then consider strategic management and planning as a useful framework to address both conception, implementation, and monitoring of AI projects.

The reviewed papers do not shed light on how to conceive of and implement effective and efficient AI strategies to build a real State 4.0.

## 4. Theoretical background: strategic management and strategic planning in the public sector

Unlike segmented and sparse approaches, strategic management offers holistic and long-term oriented frameworks to effectively deal with the disruptive nature of AI.

Strategies link aspirations and the capabilities needed to achieve them (Gaddis, 2018). Strategizing implies the deliberate as well as emergent (re)alignment of aspirations and capabilities, thus making sure that aspirations can be achieved—or else need to be changed—by considering current capabilities and the possible need to develop new ones (Bryson & George 2020).

When applied in the public-sector context, it is common to view the strategy process as several organizational activities, some of which run parallel to each other, but most of the time the process is described as sequential and in different stages. In sum, the work of strategy in the public sector mostly addresses the work of strategy by addressing processes of strategic planning, formulation, implementation, evaluation, and monitoring.

Managers in the public sector can obtain several benefits from formulating written strategy documents, including vision, goals, and strategic plans (Boyone and Walker 2010; Joyce 2004; Koteen 1997; Poister 2010). Thus, strategic planning involves formulating strategies that give a holistic view of the organization by mixing long-term thinking, goal analysis, and subjective evaluation of values, goals, and priorities (Mintzberg, Ahlstrand, and Lampel 1998). It offers an opportunity to chart a future direction and actions to ensure the organization's viability, efficiency, and ability to add public value (Poister 2010). Moreover, one of the key aspects of a successful strategy is the implementation process (Joyce 2000; Johnson and Scholes 2001; Koteen 1997; Plant 2009; Poister 2010; Weiss 2016).

Long-range planning and the crafting of strategic plans are important undertakings in the public sector (Bryson, 1988). Long-range plans offer insights into governments' social and economic development initiatives for a period of five years or more (Wu et al., 2019). The planning process allows public agencies to engage input from a diverse set of stakeholders, both inside and outside the public sector (Bryson et al., 2002; Taylor, 1984). this process generates debates to determine choices, specify future moves, and analyze alternative strategies (Nutt, 1989). The plan itself sets out the vision and ambitions along with key priority areas and the rationale behind these choices (Moxley, 2004). Long-range planning is helpful when it comes to tackling ''wicked problems'': those problems that require redefinition and resolution in different ways over time (Camillus, 2008) and whose solutions are not easily determined (Camillus, 2008; Coyne, 2005).

Strategic management research offers divers theoretical frameworks and tools that are useful to tackle strategizing issues in the P.S. Among these, dynamic capabilities theory (Teece et al. 1997) in particular, can be suitable as a framework for AI strategy formulation and implementation. According to this perspective, valuable outcomes and performance may stem from "the ability to integrate, build and reconfigure firm resources to address rapidly changing environments" (Teece et al. 1997), and "the ability to sense opportunities and threats, to seize opportunities and to reconfigure firm's assets and resources" (Teece 2007).

## 5. A road map to the State 4.0

Unlike national AI strategic plans that focus only on AI applications in the public sector areas, effective AI strategy should be part of a general strategy thinking, formulation, and implementation.

First and above all, it is paramount to have a real political will and a true leadership capable of gradually transforming the public sector towards an AI based culture and mindset. Second, it is crucial to have a clear vision about the future and a specific strategic intent. Third, strategy formulation should start by defining the missions, goals, and objectives of the public sector on a very long-term basis. Fourth, it is necessary to identify key success factors, and needed resources and capabilities (including AI) to concretize the strategic vision. At this level, AI strategy should be elaborated, embedded, and clearly linked to each stage of the general strategic process (formulation, implementation, and evaluation/control).

### 5.1 General requirements

Building upon previous research on applications and challenges of AI implementation in the public sector, and on the dynamic capability theory, we will specify the necessary resources and capabilities to be developed by the public sector, to conceive of and implement effective AI strategies. These are classified based on their supposed importance:

**Human resources and capabilities:** they are the most critical factors to consider in the early stages of strategy crafting. Without data scientists and experts, no realistic project is possible. Given the fierce international competition for talents, the public sector should massively rely on the public educational sector to provide highly specialized and qualified human resources.

**Data and data management:** Even though the public sector generates huge amounts of data, there will always be a need for specific data that

must be looked for elsewhere (private sector, international level…). In addition, available big data does not mean that data is of quality or in the appropriate format. This means that strong efforts will be necessary to collect, sort, format, and store data. At this level, collaboration is necessary both among public agencies and with the latter and private sector.

**Infrastructure and technology:** To harness the potential of AI, it is mandatory that the public sector invests in storage and computing power capabilities. To develop a particular technology, the most important factors to consider are scalability and interoperability.

**Legal and ethical frameworks:** AI technology rises many issues to be addressed by governments to guarantee accountability, responsibility, and safety.

**Organizational capabilities:** These relate but not limited to collaboration, AI oriented culture, stakeholder's management…etc.

**5.2. A realistic strategy implementation roadmap of AI for the P.S.**

The present section aims to propose a feasible AI implementation plan, it is structured around: (1) prioritization proposal, where all factors involving the implementation of AI in the PS will be categorized according to several parameters, (2) AI implementation plan, where the proposed plan will be presented.

**5.2.1. Prioritization proposal**

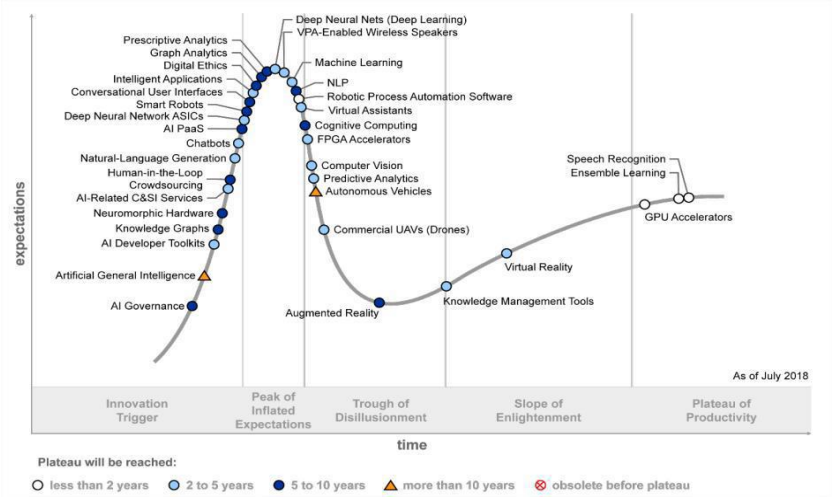
In this subsection the public areas to approach with the application of the AI will be sorted according to several parameters. The first factor to consider will be the technical situation of the AI capabilities considered to be applied in the PS. To do so, the AI Hype Cycle will be analyzed. In the second step of the prioritization proposal, the PACE prioritization matrix that will be used to categorize will be defined. Finally, the prioritization analysis will be presented; firstly, the AI applications to tackle, and secondly, the areas of the public sector where AI will be applied. This proposal is based on the work of Murgui Herrero (2019) that presents a plan for AI implementation in the spanish public sector.

**AI hype cycle**

The AI capabilities prioritization will be supported by the AI Hype Cycle (Gartner, 2018). It is a deep research of the maturity and development of AI technologies where their current stage of progress is measured. Within this context, 5 stages (innovation trigger, peak of inflated expectations, trough of disillusionment, slope of enlightenment, plateau of produc-

tivity) represent the cycle of the technologies. However, only the last stage is the one that ensures the success of a determined AI capability. In fact, the remaining 4 just represent the path that a given capability needs to bring value into the market, in this case, into the administrations.

-




As shown in the above figure, most AI systems are concentrated in stage 2 (Peak of Inflated Expectation), which is rather discouraging since almost every AI capability intended to be used in the public sector, is located at that stage, which is far enough from the succeeding phase 5.

To separate all AI possible techniques from those being considered by AI research institutions and those that are starting to being applied by several governments, the selected group of AI systems containing the AI capabilities intended to be applied in the PS are: machine learning (ML),

deep learning (DL), natural language processing (NLP), computer vision (CV), reinforcement learning (RL), big data predictive analytics (BDPA), and content generation (CG).

- **PACE prioritization matrix**

First, it is necessary to describe the concept of the PACE prioritization tool. It is a matrix based in 2 axes. The first axis references the ease of implementation of a given task, or strategy. And the second axis references the benefit (high, low) of implementing the task. Naturally, it is needed to

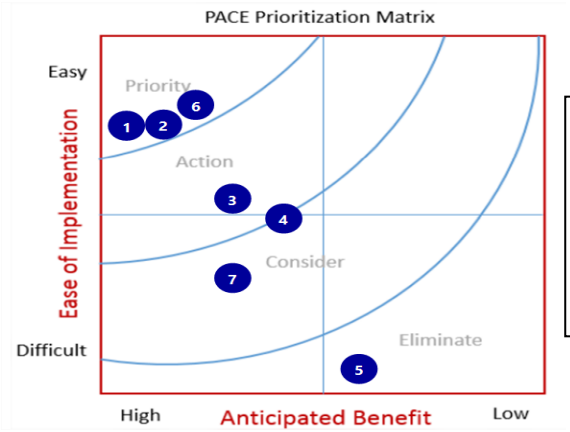
define the parameters of what is easy or difficult to implement, and what is considered to provide a higher or lower anticipated benefit. Immediately afterwards, the list of tasks is distributed in the matrix, which is composed by 4 areas:

— **Priority (P):** this area will contain those tasks, or in this case, public areas for AI applications and capabilities with higher ease of implementation and higher potential benefits.

— **Action (A):** the action area will contain those tasks with slightly lower benefit but are still easy to apply.

— **Consider (C):** the consideration area includes those tasks that will be reviewed after implementing (P) and considering (C). At this point, it can be decided whether the analyzed difficulty of application is worth the benefit that the task will eventually generate.

— **Eliminate (E):** the elimination area will contain those tasks that should be removed from the implementation plan because of their low benefit and their difficult execution.




Area 1 (Priority): (6) Big data predictive analytics, (1) ML and (2) DL

Area 2 (Action): (3) NLP

At this level, and based on research results, we first placed each AI technique in the appropriate field in the PACE prioritization process. Second, will be defined the specific factors to determine both axes of the matrix, (1) the ease/difficulty of implementation and (2) the high/low anticipated benefit.

- **Axis 1 of the PACE matrix: Ease/Difficulty of implementation**

This axis encompasses all factors that renders difficult AI implementation. Three factors would be selected regarding AI capabilities: maturity level, usage frequency and implementation costs.

**Current maturity of AI capabilities:** the first factor evaluates each capability according to its maturity level. Therefore, when the maturity of a given capability will be higher, it will be considered as easier to implement, and vice versa. So, to quantify this factor, an assessment may be assigned for each level of maturity.

**Usage frequency:** this factor will consider the frequency of each AI capability. It is crucial to determine the number of areas where an AI technique may be applied. Logically, the more public areas to apply a given AI capability, the easier it will be to implement this capability. As for the previous factor, an assessment will be assigned to each capability according to the usage frequency. The selected assessment may be: High frequency (3), Moderate frequency (2), Low frequency (1).

**Implementation costs:** this factor is aims to consider the costs of each AI capability in the public areas such as: software development, raw material for sensors, cars, drones, advanced computers, data quality and quantity enhancement, etc.

- **Axis 2 of the PACE matrix: High/Low anticipated benefit**

This prioritization axis encompasses all factors that may provide an immediate benefit. In this analysis, 3 factors have been selected regarding AI capabilities:

**Time of adoption:** this factor will consider the time remaining for each capability to become productive in the society. It will be supported by the analysis presented in the AI hype cycle (Gartner 2018). As fewer years of adoption, higher priority will be assigned. Concretely, those in group 4 will be discarded since it would be highly difficult to implement them by 2030. The assessment for categorizing the AI capabilities in the PACE matrix are shown below between parentheses. Notice that these punctuations have been selected subjectively to achieve an equitable assessment.

Less than 2 years (3), 2 to 5 years (2), 5 to 10 years (1), More than 10 years (0)

**Potential benefit:** the present factor will evaluate the impact of the AI capabilities in terms of change potential, that is, how disruptive the complete implementation of a given AI system or technique will be. Therefore, the higher benefit that a given AI system may provide, more priority will

be assigned to it. Within this context, the assessment of this priority, is depicted between parentheses according to a subjective point of view which intends to maintain equitability regarding the weight intended to all aspects of this axis. The levels have been extracted from Sicular & Brant, (2018): Transformational (3), High (2), Moderate (1), Low (0)

**Business impact:** this factor considers the range of action of a determined AI capability. That is, a given AI capability, once it will be fully productive will have potential impact in plenty of areas which will provide much more benefit than a capability with a narrow field of application. In this line of analysis, three levels have been defined: high impact (which will influence all sectors), moderate impact (which will influence several sectors) and low impact (which will influence very specific sectors).

**5.2.2. AI strategy for the P.S**

Different potential barriers for the development of AI in the public sector have been studied. As a result, from this analysis, certain ideas for prioritizing the public areas in which AI will be applied have been extracted. First, according to the data considered, it seems that the priority number 1 of areas to tackle might be Education and Citizens-public administration interaction. Then, in second position might be considered the development of AI systems and algorithms that will protect a given country from cyber-attacks. Finally, AI will be implemented in Healthcare, Smart-cities, and Security…according to the general strategy at the national level.

Naturally, every step of these stages must be monitored, and data and ethics controls must be carried out to ensure the proper performance of the implemented AI algorithms.

The strategic plan may contain three principal stages organized according to the prioritization defined above. Moreover, three levels of priority will be assigned to each stage for implementing all AI capabilities according to its defined area in the PACE prioritization matrix. First level of priority: implementation of the more prioritized AI capabilities (those located in the P area of the PACE decision matrix) into the more prioritized public areas. Second level of priority: AI implementation using the next AI capabilities in the next public areas according to priority. Third level of priority: AI implementation using the last AI capabilities in the last public areas, according to the already defined priority.

Obviously, each stage will be subjected to both data controls (accessibility, quality, and volume) and ethical controls, where privacy, public ac-

ceptance and plausible future problems will be monitored so that the correct performance of the AI implementation will be ensured.

## 6. Conclusion

The literature we reviewed is dominated by sparse analyses of applications and challenges of AI in the public sector. In addition, there is a research gap in the field since most of the works lack integrated frameworks to address the issues raised by AI in the public sector. We undertook an effort to fill this gap by using strategic management and strategic planning as useful theoretical frameworks to analyze AI strategy formulation and implementation in the public sector. We first considered the general requirements for an effective strategy, such as capabilities related to human resources, data management, AI technology and infrastructure, organizational capabilities, regulatory and ethical issues. We then, stressed on the importance of prioritization regarding AI technologies to consider, and public sector areas to approach.

Whatever each country's choices and strategies are, they should stress on the necessary continuous improvement and permanent monitoring to update, enhance, and develop the implementation of AI in all the public sector areas to end up with a real State 4.0.

Given the double-sided complexity of the public sector, AI technologies, and the issues they raise for many reasons, the key success factors for implementing an effective strategy in the public sector would be a real political will and a strong leadership.

**References**

1. Boyone, G. A. and Walker R.M (2010). Strategic Management and Public Service Performance: The Way Ahead. Public Administration Review 70(1):185—192.

2. Bryson, J.M., Cunningham, G.L., Lokkesmoe, K.J., (2002). What to do when stakeholders matter: The case of problem formulation for the African American men project of Hennepin county. Minnesota. Public Adm. Rev. 62, 568—584.

3. Bryson, J.M., (1988). A strategic planning process for public and nonprofit organizations. Long Range Plann. 21, 73—81.

4. Camillus, J.C., (2008). Strategy as a Wicked problem. Harv. Bus. Rev. 11.

5. Coyne, R., (2005). Wicked problems revisited. Des. Stud. 26, 5—17.

6. Fatima S., Desouza,K.C. Dawson G.S (2020) National strategic artificial intelligence plans: A multi-dimensional analysis. Economic Analysis and Policy 67 (2020) 178—194

7. Fredriksson C., Mubarak F., Tuohimaa M. and Zhan M. (2017) Big Data in the Public Sector: A Systematic Literature Review. Scandinavian Journal of Public Administration 21(3): 39-61

8. Gaddis, J. L. (2018). On grand strategy. New York, NY: Penguin

9. Gartner. (2018). Hype Cycle for Artificial Intelligence, 2018.

10. Gomes de Sousa, W., Pereira de Melo, E. R., De Souza Bermejo, P. H., Souza Farias, R. A. & Oliveira Gomes, A. (2019). How and where is artificial intelligence in the public sector going? A literature review and research agenda. Government Information Quarterly, published online 25 July 2019.

11. Höglund L., Caicedo M.H, Mårtensson M. & Svärdsten F. (2018) Strategic Management in the Public Sector: How Tools Enable and Constrain Strategy Making, International Public Management Journal, 21:5, 822-849,

12. Joyce, P. (2004). Guest Editorial: Public Sector Strategic Management: The Changes Required. Strategic Change 13(3):107—110.

13. Koteen, J. (1997). Strategic Management in Public and Nonprofit Organizations: Managing Public Concerns in an Era of Limits. Westport, CT: Greenwood Press.

14. Mikhaylov, S. J., Esteve, M., & Campion, A. (2018). Artificial intelligence for the public sector: opportunities and challenges of cross-sector collaboration. Philosophical Transactions of the Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences, 376(2128), 20170357.

15. Mintzberg, M., B. Ahlstrand, and J. Lampel. (1998). Strategy Safari: A Guided Tour through the Wilds of Strategic Management. New York, NY: The Free Press.

16. Moxley, D.P., (2004). Factors influencing the successful use of vision-based strategy planning by nonprofit human service organizations. Int. J. Organ. Theory Behav. Boca Raton 7, 107—132.

17. Murgui Herrero M.G. (2019). Development of an artificial intelligence implementation plan for the spanish public sector. Universitat politechnica de Valencia. Master's degree final project.

18. Nutt, P.C., (1989). Selecting tactics to implement strategic plans. Strateg. Manag. J. 10, 145—161.

19. Plant, T.(2009). Holistic Strategic Planning in the Public Sector. Performance Improvement 48(2):38—43.

20. Poister, T. H. (2010). The Future of Strategic Planning in the Public Sector: Linking Strategic Management and Performance. Public Administration Review 70(1):246—254.

21. Sicular, S., & Brant, K. (2018). Hype Cycle for Artificial Intelligence, 2018. Gartner.

22. Taylor, B., (1984). Strategic planning—Which style do you need? Long Range Plann. 17, 51—62.

23. Teece, D. J. (2007). Explicating dynamic capabilities: the nature and microfoundations of (sustainable) enterprise performance. Strategic management journal, 28(13), 1319-1350.

24. Teece, D. J., Pisano, G., & Shuen, A. (1997). Dynamic capabilities and strategic management. Strategic management journal, 18(7), 509-533.

25. Weiss J. (2016). Trust as a Key for Strategic Management? The Relevance of Council— Administration Relations for NPM-Related Reforms in German Local Governments. Public Management Review 19(10):1—16.

26. Weslei Gomes de Sousa, Elis Regina Pereira de Melo, Paulo Henrique De Souza Bermejo, Rafael Araújo Sousa Farias, Adalmir Oliveira Gomes (2019) How and where is artificial intelligence in the public sector going? A literature review and research agenda. Government Information Quarterly, Volume 36, Issue 4,

27. Wirtz, B., Weyerer, J., Geyer, C. (2018). Artificial intelligence and the public sector—applications and challenges. International Journal of Public Administration, 42(7), 596—615.

28. Wu, Y., Zhu, X., Groenewold, N., (2019). The determinants and effectiveness of industrial policy in china: A study based on five-year plans. China Econ. Rev. 53, 225—242.

**Арбия Хлали,**
доктор экономических наук, кафедра экономики,
факультет экономики и менеджмента Сфакса, Тунис

## Морской порт в области технологических инноваций и цифровая трансформация

**Arbia Hlali**,
Doctors of economics science, Department of Economics,
Faculty of Economics and Management of Sfax, Tunisia

## The sea port in technology innovation: a digital transformation

*Abstract.* Innovations in the field of naval technology, packaging of the goods and the container port system have inevitable effects on the organization of the

port industry. The maritime operators and port companies in particular must adapt and innovate. Thus, this paper focuses on technological innovations in seaport sector and explores their effects on ports transition. It studies first the technology innovation in seaport sector and shipbuilding. Then the paper aims to appreciate the consequences of innovations naval technologies such as containerization on port facilities, also on the shipping companies and the management organizations port terminals. It concludes that the technical innovations related to the digital transformation of ships and seaport handling system played an essential role in seaport transition and innovations. Moreover, the shipping companies find a new form of organization, association in order to assume the investments represented by the new generations of ships. Consequently, seaports are obliged to follow the new context of transition for development and performance.

*Keywords:* technological innovations in seaport sector, digital transformation of ships.

## 1. Introduction

The complex activities of the seaport and their multidimensional system was adjusted by the integration of the logistics system which improved the linking between seaport activities and actors (Hlali and Wanis, 2020). Though, the maritime transport is affected by various transformations in different context economic, politic, geographical, and many technological revolutions over time (Hlali and Hammami, 2017). Indeed, the digital transformation are caused by the business transformation over the new digital technologies innovation (Jović, 2019). The innovation provided by creators whether it concerned the maritime shipping lines or operators managing port terminals, as well as, on the transport tools.

The technical innovations related to ships played an essential role in innovations marked by the introducing of the naval gigantism, the specialization of ships, the invention container and container ships. At the same time, shipping companies have had to find new forms of organization order to cope with the huge investments represented by the new generations of ships. For example, the emergence of consortia and the great alliances for the global strategy. The port organizations evolved and developed over the time, from the first generation up to the ports of the fourth and fifth generation. Thus, the port networks spread over the continents managed by the same group and offering very competitive services.

Within the literature review, many orientations of studies were developed in this context, some studies focused on the container market devel-

opment (Notteboom and Rodrigue, 2008). Other as (Lešinskis and Pavlovičs, 2011) studied the influence of technology innovation on port and ship efficiency as well as (Portella et al., 2011) analyzed the influence of the new innovation on the sector and highlighted its consequences. Whereas, (Vanelslander et al., 2016; Van Den Hanenberg, 2012) focused on the numerous innovation factors that can affect the port and ship industry. Besides, there are and additional innovations that are related to the environmental process where the maritime industry can invent as a solution to achieve a sustainable goals Acciaro et al (2018).

Recently, the Automation and IoT integration in seaport and maritime industries became an attention to many studies as (Collier et al., 2018). However, the majority of studies just discussed the port development as (Mileski et al., 2017) or the ship progression without discussing the modifications of the industry as whole. In addition, digitalization has transformed the seaport industry to make all the complex activities easy and simple for workers. Within this context, this paper aims to highlight the basic elements of technology innovation in seaport and maritime transport, in particular the digital transformation, and its implications. The second section presents the technology innovation in seaport and shipbuilding industry. The third section analyzes the digital transformation in seaport and shipping industry and its implications. The fourth section represents the conclusion and the further research.

## 2. Technology innovation in seaport and shipbuilding industry

The technology innovation in seaport and shipbuilding industry can be summarized in three main axis as table 1 represents. Starting by the naval gigantism that marked an advanced evolution, it was illustrated by the ULCC (Ultra Large Crude Carriers) which had considerable consequences on the development of the port industry. In fact, it is the great technology for the containerization. Currently, the large container ship replaces the classic cargo ships. This innovation has a social consequences and make faster efficient transport with lower costs. The container revolution in terms of transport and the multimodal channels (Marcadon, 2004). The main revolution in the naval technology was the invention of the container by Malcolm Mac Lean in 1956.

In addition, the containerization has profoundly changed not only the port landscape, but also the organization of maritime transport. The maritime world through the ship, because its technicality knows various inno-

vations, in particular in terms of propulsion. The propulsion of ships covers several concepts that include motorization, devices propellants themselves and the transmission of motive energy to these propellants. Regarding of the different propulsion modes found on board ships, the most commonly used remains the mechanical type, but there are also electric propulsion and hydraulic propulsion. Further, technological advances in maritime transport also concern the pollution control processes. The concept of ecofriendly transport concerned with the environment and sustainable development also joins the theme of maritime safety.

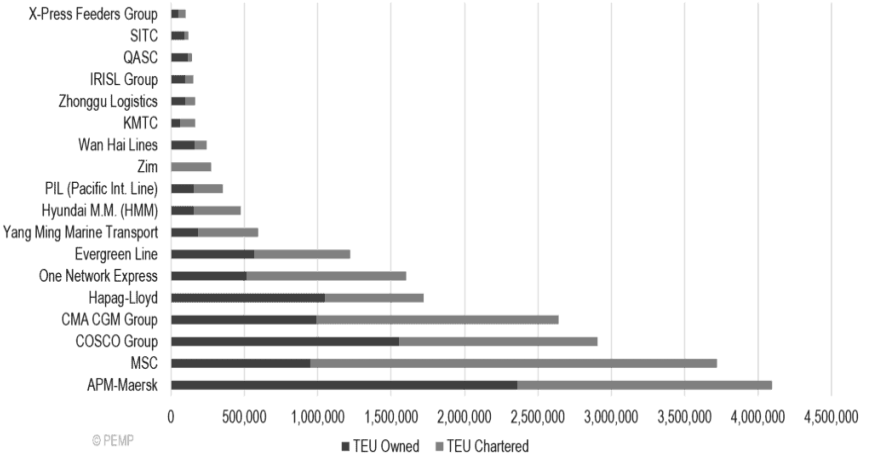
The search for the optimal size associated with the race for naval gigantism has consequences on port facilities, terminals must adapt to accommodate ships, and handling as well. From the end of the 1960s, the industrial port zones meet the needs of large bulk ships with containerization, it was necessary design suitable dock equipment and register the port terminal in a sector multimodal. The successive generations of container ships require adaptations of the whole sector, starting with port access to allow the arrival of increasingly large ships and the greater draft.

The large handling operators are implementing technical solutions to increase the efficiency of the terminals to handle increasingly larger container ships. Thus, automation has been in place for more than ten years at the many terminals. With the foreseeable arrival of mega-container ships are considered for as a solution for handling (Cullinane, 2000). This is always made by the edge of the ship berthed along the quay. The use of floating terminals would be also a solution in order to respond to the problem of the increasing the size of ships. The way to design the handling with this type of terminal affects the concept of port space, the platforms and the docks. In fact, the entire logistics industry adapt, not just the port terminals, but also the land transport systems connected to ports and which manage a larger containers.

The technological evolution linked to containerization has extremely changed the conditions of work on the docks leading. Two major groups of actors integrate the innovations of the maritime transport, on the one hand, port operators and managers, and, on the other hand, the maritime shipping lines. Furthermore, the main consequence of the innovation represented by the introduction of maritime sectors containerized in port matters is to modify the port hierarchy with the application of hub and spokes (Fleming and Hayuth, 1994).

On the other side, the large stevedores and port operators offer attractive prices to companies shipping lines that call their ships in the network group, a network made up of terminals placed on the major world maritime roads and serving vast territories. The figure 1 summarized the main container port operators in the world in 2020.

**Figure1.** The main container port operators in the world.




***Source:*** *Alphaliner, 2021*

With the containerization, the classic forms of ship-owners agreements acquisitions and mergers by external development are not sufficient to cope with the massive investments. Further, it is necessary to maximize profits and to minimize costs. This is how containerization has led to the development of consortia and trade agreements capacity (Marcadon, 1988). A part from this, the shipping conferences are ship owner's agreements grouped by geographic sectors and operating the same shipping lines. Due to the huge investments induced by the deployment of container ships last years.

*Table1*

**The technology innovation in seaport and shipbuilding industries**

| AXIS | Factors |
|---|---|
| — Innovation and | — Containerization, a technological revolution in transport |

| | |
|---|---|
| navel technology | — Innovation in propulsion systems<br>— Innovation and the phenomenon of High Speed, a revolution underway<br>-The new concept of green ships |
| — Innovation and port facilities | — The adaptation of port facilities to High Speed<br>— Adaptation of terminals to gigantism and containerization<br>— Technological development and modification of working conditions on the docks |
| — Innovation in the organization of maritime transport | -The «hub and spokes» concept and the new generation network sea ports<br>-The organization of world trade by large stevedores and port operators<br>-The container revolution and innovation in the organization of maritime transport |

**Source:** Author elaboration derived from various sources

### 3. The digital transformation in seaport and shipping industry and its implications

The digital innovations are the main factors in the ports transformation (Heilig et al., 2017). The main technologies used in the maritime industry are the Automation and Robotics, the Artificial Intelligence, the Internet of Things, Big Data, the Simulation and virtual reality as well the Blockchain. These technological solutions allow ports to be smarter about managing a flow, a situation or a customer. Thus, the technology information is an essential promoter of port development (Notteboom et al., 2021). The port is above all a playground for technological innovation applied to logistics. Warehouse logistics, flow and inventory management have already greatly integrated artificial intelligence and the Internet of Things to be able to optimize connectivity. There is a transfer of skills and knowledge from these branches of logistics to the port. Consequently, the ports have yet to pursue their digital revolution.

It has changed, in particular because of the volatility of freight rates. The bigger a ship, the more likely it is to generate economies of scale. A larger ship should therefore in principle make it possible to be more competitive. Nevertheless, the market is already suffering from overcapacity and the arrival of ever larger vessels only compounds this problem. One of

the solutions to remaining dominant is therefore to control the busiest sea routes, through strategic alliances. Port authorities thus become dependent on the strategies of these alliances.

The digitization changed over time and its implication on maritime transport are numerous. The regulatory obligations, respect for the environment and the rise in the price of fuels are the elements that now weigh on actors and force innovation. In another way, the search for productivity and competitiveness in a context of competition and degraded market obliges to innovation. In this context, the contribution of the digitization has changed the ships and the ports, by modifying both the management of tools, the work of people, the logistics of processes and the digital shipping marketing. The physical supply chain is based on a chain documentary information between the different suppliers. Documentary simplification, partly linked at the autonomous customs control, built the first information systems through network dematerialization.

Furthermore, the digitization allowed a greater efficiency of all activities. The software organized the ships plans loading where constraints. The same goes for the operation terminals. Gear, containers and software can exchange with each other to build gradually the «smart terminal». The field can be open to the scale of land transport, because in many ports need to manage the flow of trucks and especially arrivals at terminals in the slots defined. Mobile applications are developed to facilitate the fluidity of pre and post routings. The automated container terminal is a reality for the past years and the movement has intensified.

## 4. Conclusion

The ports are based on the transformation of maritime transport and logistics, thanks to many applications that have emerged in recent years. The sea ports are required to be smart and connected, more sustainable, efficient. This is a transformation strategy that includes all spheres of maritime transport. The automation, autonomous vehicles, blockchain, digitalization or the Internet of Things are the key elements. Thus, the digitization is a real added value for the chain transport, space and equipment management ports, ships and their equipment's.

This paper illustrated the technology innovation in seaport and the maritime sector. There are several findings concludes from the outcomes studied. Such as, the digital innovation highlighted in this study in the seaport sector, especially in the container and terminal are evolved in the last

years. As well, the innovation was effected the seaport and the shipbuilding on different axis. These axis include the navel construction, the port facilities and the organization of maritime transport. In addition, the digital transformation has many implications on the sector, which make the port smart and more performant. However, there are a critical factors and some challenges that emphasized the digital transformation in maritime sector including the adoption of digital strategies, lack of security and information system, also the problem of customers and organizations linking and the lack of small ports. In fact, the small ports are not connected by the digital system in the majority of regions. Thus, the small ports need more investments to achieve a digital system, exclusively when the maritime operators invest only in the container ports.

**References**


1. Acciaro, M., Ferrari, C., Lam, J. S., Macario, R., Roumboutsos, A., Sys, C., Vanelslander, T. 2018. Are the innovation processes in seaport terminal operations successful? Maritime Policy & Management, 45(6), 787—802.
2. Alphaliner, 2021. The Worldwide Reference in Liner Shipping, available at https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/
3. Cullinane K., Khanna M., 2000. Economies of scale in large containerships: optimal size and geographical implications. Journal of Transport Geography, 8:181-195.
4. Collier, Z.A., Hendrickson, D., Polmateer, T.L., Lambert, J.H., 2018. Scenario Analysis and PERT/CPM applied to strategic investment at an automated container port. ASCE-ASME Journal of Risk and Uncertainty in Engineering Systems, Part A: Civil Engineering.
5. Fleming D.K.,Hayuth Y., 1994. Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy. Journal of Transport Geography, 2. 3-18.
6. Heilig, L., Lalla-Ruiz, E. & Voß, S. 2017. Digital transformation in maritime ports: analysis and a game theoretic framework. Netnomics **18,** 227—254.
7. Hlali A, Wanis A. 2020. Theoretical highlights in container port logistics systems, Journal of Marine and Island Cultures, 9(2).
8. Hlali, A. and Hammami, S. 2017. Seaport Concept and Services Characteristics: Theoretical Test, the Open Transportation Journal, 11: 120-129.
9. Jović, M. 2019. The Transition of Croatian Seaports into Smart Ports, in 42nd international convention on information and communication technology, electronics and microelectronics. Opatija, Croatia, 1618—1622.

10. Lešinskis, I., Pavlovičs, A., 2011. The aspects of implementation of Unmanned Aerial Vehicles for ice situation awareness in Maritime Traffic, Transport Means. In: Proceedings of the International Conference, 65—68.

11. Marcadon J., 2004. Some consequences of the delivery in the next future of mega container ships. Belgeo, 5 (4).15.

12. Mileski, J.P., Wang, P., Zeng, Q., 2017. Alignments between strategic content and process structure: the case of container terminal service process automation. Maritime Economics and Logistics, 1—16.

13. Notteboom, T, Pallis, A and Rodrigue, J-P. 2021. Port Economics, Management and Policy, New York: Routledge.

14. Notteboom, T., Rodrigue, J.P., 2008. Containerisation box logistics and global supply chains: the integration of ports and liner shipping networks. Maritime Economics and Logistics 10, 157—174.

15. Portella, R.B., Andrade, L.F., Neto, T.G., Coelho, N., 2011. Single-pour / single pass loading an innovative concept for a new generation of ore carriers. In: Proceedings of the International Conference on Offshore Mechanics and Arctic Engineering — OMAE, 469—475.

16. Vanelslander, T., Sys, C., Carlan, V., 2016. Innovation among seaport operators: a QCA approach for determining success conditions. Int. J. Transport Econ. 43, 291—314.

17. Van Den Hanenberg, G., 2015. It's time for 'green ships'. Maritime by Holland 64, 34—38.

18. Vanelslander, T., 2018. Are the innovation processes in seaport terminal operations successful? Maritime Policy Manage. 45, 787—802.

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

# Правовое обеспечение информационной безопасности: проблемы цифровизации и трансформации права, стратегия развития искусственного интеллекта[1]

*Аннотация.* Автором анализируются особенности правового обеспечения информационной безопасности, акцентируется внимание на проблемах цифровизации и основных направлениях реализации стратегии развития искусственного интеллекта.

*Ключевые слова:* правовое обеспечение информационной безопасности, цифровизация, искусственный интеллект, сквозные цифровые технологии.

**Tatyana A. Polyakova,**
Doctor of Law, Professor, Acting Head of the Information Law and International Information Security Sector, Chief Researcher, IGP RAS

# Legal support of information security: problems of digitalization and transformation of law, strategy for the development of artificial intelligence

*Abstract.* The author analyzes the features of the legal support of information security, focuses on the problems of digitalization and the main directions of the implementation of the strategy for the development of artificial intelligence.

*Keywords:* legal support of information security, digitalization, artificial intelligence, end-to-end digital technologies.

В современном мире XXI в., несмотря на мировой кризис и пандемию COVID19, продолжаются процессы развития цифровизации, ин-

[1] Работа выполнена в рамках государственного задания по теме «Правовое регулирование цифровой экономики, искусственного интеллекта, информационной безопасности».

формационного общества, возрастающей роли знаний и образования, появляются новые субъекты и объекты, влияющие на систему общественных отношений. Несомненно, это детерминировано как парадигмой экспоненциального развития сквозных информационных технологий, так и появлением новых рисков, вызовов и угроз информационной безопасности, а также связано с изменением тенденций регуляторного ландшафта в этой области. Очевидна также необходимость формирования системы международной информационной безопасности и продвижение российских инициатив в указанной области на площадке Организации Объединенных Наций. Сегодня приобретает особую актуальность постановка стратегических и фундаментальных задач, связанных с научно-технологическим развитием, включая сквозные технологии блокчейна, искусственного интеллекта, робототехники. Это важно и для транспортной сферы, а также международного сотрудничества в этой области.

Для научного осмысления проблем не только цифровой трансформации и системы международного права, но новых угроз и вызовов информационной безопасности, а также поиска ответов на них, необходимо изучение развития информационно-коммуникационных технологий в их исторической ретроспективе. Это является предметом изучения в рамках информационного права, юридической науки информационного права и такие научные исследования в России активно проводятся. Например, в секторе информационного права и международной информационной безопасности ИГП РАН в настоящее время проводятся исследования по трем грантам РФФИ[1].

Сегодня развитие цифровых технологий оказывает воздействие не только на государственные структуры и соответственно государственное управление, но и на институты гражданского общества, на все сферы общественной жизни, культуры, образования, образ жизни человека, и это позволяет уже говорить о цифровом императиве со-

[1] Исследования, подготовленные и опубликованные при финансовой поддержке РФФИ — научные проекты 18-29-16013 «Исследование концептуальных подходов к формированию системы правового регулироования обепечения информационной безопасности в условиях больших вызовов», 18-29-16014 «Место и роль правового регулирования в развитии цифровых технологий, правовое регулирование и саморегулирование, в том числе с учетом особенностей отраслей права» и 18-29-16015 «Комплексное исследование правовых и этических аспектов, связанных с разработкой и применением систем искусственного интеллекта и робототехники».

временности [1]. Эта позиция А. А. Карцхия находит много сторонников, однако представляется, что судить о том, насколько справедливы такие утверждения, позволит только успешность начинающихся процессов цифровой трансформации.

Исследованию различных правовых проблем этих процессов на современном этапе посвящена коллективная монография «Цифровая трансформация: вызовы праву и векторы научных исследований»[2]. В настоящее время динамично развивается процесс цифровизации в глобальном информационном обществе, особенно это проявилось в последние годы. В современном обществе знаний под воздействием внедрения цифровых технологий происходит трансформация права, о чем свидетельствует и динамика правового регулирования. Следует признать, что сегодня правовое регулирование носит недостаточно системный характер, имеются определенные проблемы, связанные с отсутствием четкого, проработанного методологически обоснованного подхода к нормотворческому процессу в информационной сфере.

Правовое регулирование в условиях ковидной реальности требует разработки унифицированного нового понятийного аппарата, соответствующего уровня развития информационных технологий, учитывая сложность этого требуются междисциплинарные научные подходы. Особенно важно это в объявленный в России год науки.

Полагаем, что одним из важных вопросов является недостаточное внимание к урегулированию прогнозирования и развития законодательства в условиях цифровой трансформации.

Одной из ключевых проблем, как отмечает А. В. Минбалеев, в условиях формирования цифрового права является отсутствие базовых положений, регулирующих сущность внедрения цифровых технологий, их правовой режим [3].

Вместе с тем всеобщая цифровизация в последнее время влечет за собой трансформацию и системы информационного права, изменение теоретических и классических подходов к правовому регулированию. Также это связано с активизацией процессов проникновения систем искусственного интеллекта, робототехники, киберфизических систем в различные сферы жизни деятельности человека и общества.

Кроме того, следует учитывать, что в условиях трансформации цифрового общества, цифровых отношений, а также общественных отношений, связанных с пандемией COVID-19, претерпевают изме-

нения и меняют свое представление и вопросы, связанные с информационной безопасностью. Значительно расширились возможности, связанные с цифровыми сервисами, которые легли в основу взаимодействия людей в обществе: онлайн-трансляции, появились всевозможные культурные мероприятия, образование на цифровых платформах, работа в удаленном режиме, телемедицина и т.д. Вместе с тем указанные процессы в свою очередь создают определенные угрозы и риски цифровой трансформация общества, что вызывает и аллормизм, вызванный недостаточной его готовностью к всеобщей цифровизации. В режиме реального времени в период инновационных изменений экономики, государственного управления требуется корректировка стратегического планирования, как составляющей правовой политики, но и правового регулирования во всех сферах жизнеобеспечения.

В информационном обществе особое значение имеет правовая информация и очень важно, чтобы информация была актуальной, достоверной и носила официальный характер. В связи с этим вопрос обеспечения в условиях цифровой трансформации доступа к правовой информации, ее достоверности, юридической значимости имеет междисциплинарный, стратегический характер, поэтому приобретает особую актуальность, ценность и это тоже, обусловлено как ее социально-экономическим значением, так и, безусловно, экспоненциальным развитием и воздействием цифровых технологий на все сферы жизни общества в современных условиях.

Соответственно происходят и изменения в правовой сфере, включая как систему международного права, так и национального, российского права. В период развития цифровых технологий появилась необходимость в дополнительной разработке правовых норм, регулирующих доступ к достоверной информации в цифровом виде, в цифровых платформенных решениях, технических стандартах. При этом как показывает исследование, отмечается новый этап развития глобального информационного общества, характеризующийся и новыми вызовами всему миру в сложных условиях пандемии COVID 19. Эти вызовы, конечно, касаются и права. В условиях сложной эпидемиологической ситуации сформировалось дистанционное межличностное общение в цифровом формате во всех сферах жизни общества, обострив проблемы обеспечения доступа к достоверной информации. Бес-

спорно, тенденция роста значения информации и доступа к ней отмечается практически во всех сферах, и, в связи с этим возрастает распространение недостоверной, «фейковой» информации, что требует дополнительного регулирования [4].

Важно отметить, что произошло законодательное закрепление государственного статуса Единой биометрической системе, а в Федеральном законе от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» также закреплены такие понятия, как идентификация и аутентификация. Пока установлена возможность использования указанной системы для предоставления государственных и муниципальных услуг, но очевидно, что ее применение будет расширяться и это важно для транспортной сферы[1].

Следует отметить, что цифровые технологии уже играют и роль драйвера активного развития новых общественных отношений, как уже отмечалось почти во всех сферах, включая и транспорт. Цифровая трансформация создает широкий спектр вызовов, и угроз, рисков для национальных экономик государств, их хозяйствующих субъектов и граждан в том числе [5].

Сегодня в транспортной сфере идет активное развитие цифровых технологий, включая цифровизацию различных процессов, внедрение технологий робототехники и искусственного интеллекта. Важно развитие транспортной инфраструктуры, включая строительство дорог, железнодорожных путей, авиационных узлов, морских и речных путей и сообщений для ее модернизации необходимо внедрение системы цифровых технологий.

Следует отметить, что общие тенденции и проблемы, связанные с цифровизацией и необходимостью правового обеспечения информационной безопасности проецируются и на транспортную сферу, требуют системных, межотраслевых подходов к правовому регулированию на основе прогнозирования.

Важной новеллой правового регулирования в правовой сфере является принятие Федерального закона от 8 июня 2020 г. № 168-ФЗ «О едином федеральном информационном регистре, содержащем сведе-

[1] Федеральный закон от 29 декабря 2020 г. № 479-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

ния о населении Российской Федерации». В настоящее время создана единая государственная информационная система социального обеспечения (ЕГИССО) и уже реализуется восемь пилотных проектов в данной сфере.

Как уже обращалось внимание необходимо развитие нового понятийного аппарата. Так, недостаточно разработаны термины и понятия «система искусственного интеллекта», «робот» и робототехника», пока нельзя их назвать устоявшимися и понимаемыми единообразно [6]. Широко применяемое сегодня правовое понятие «цифровая платформа» также не имеет пока определенности. Однако следует отметить, что исторически на рынке информационно-коммуникационных технологий понятия «платформа» применяется достаточно часто, употребляется уже несколько десятилетий назад и доминирует в основном в виде «платформ программирования», «аппаратных платформ» и т.п. Определенным преимуществом направления оптимизации цифровых платформ является их структурирование по разным критериям применения для целей реализации программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Кстати, в указанной программе отдельно транспортная сфера не выделена. Типизация позволит рассмотреть развитие цифровых платформ в Российской Федерации «в привязке» к сквозным цифровым технологиям. Представленная в настоящее время «Дорожная карта развития «сквозной» цифровой технологии «Новые производственные технологии», предполагает так называемый рамочный формат документа для поиска, отбора и целевой поддержки проектов на достижение технических характеристик. Она направлена на преодоление технологических барьеров, определенных в дорожной карте, передовых наукоемких технологий и системы интеллектуальных ноу-хау, сформированных на основе результатов фундаментальных и прикладных научных исследований[1].

В России исследования зарубежного опыта осуществляются в рамках ряда научных исследований по грантам и иным научно-исследовательским работам, коллективами ученых юристов, носят междисциплинарный характер. Так, в Институте государства и права Российской академии наук в соответствии с грантом РФФИ «Комплексное исследование правовых и этических аспектов, связанных с

[1] www.consultant.ru (дата обращения: 14 марта 2021 г.).

разработкой и применением систем искусственного интеллекта и робототехники» осуществляется научная работа по этому направлению и в связи с этим хочется обратить внимание на коллективную монографию под общей редакцией В. Б. Наумова «Правовые и этические аспекты, связанные с разработкой и применением систем искусственного интеллекта и робототехники: история, современное состояние и перспективы развития»[7]. Необходимо исследование зарубежного опыта и выявление мировых тенденций в области развития искусственного интеллекта и развитие международного сотрудничества.

**Литература**


1. Кархция, А. А. Цифровой императив: новые технологии создают новую реальность. // Интеллектуальная собственность. Авторское право и смежные права. — 2017. — № 8. — С. 17—26.
2. Цифровая трансформация: вызовы праву и векторы научных исследований : монография / под общей редакцией А. Н. Савенкова ; ответственные редакторы Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев. — Москва : РГ-Пресс, 2020.
3. Механизмы и модели регулирования цифровых технологий: монография / под общей редакцией А. В. Минбалеева. — Москва : Проспект, 2020.
4. Петровская, О. В. Цифровая трансформация и проблемы обеспечения достоверной информации // Аграрное и земельное право. — 2020. — № 3 (183). — С. 130—132.
5. Полякова, Т. А. Цифровизация и синергия правового обеспечения информационной безопасности // Информационное общество. — 2019. — № 2 (60). — С. 4—7.
6. Наумов, В. Д. Модели правового регулирования создания, использования и распространения роботов и систем с искусственным интеллектом: монография / под общей редакцией В. Б. Наумова. — Санкт-Петербург : НП-Принт, 2019.
7. Наумов, В. Б. Правовые и этические аспекты, связанные с разработкой и применением систем искусственного интеллекта и робототехники: история, современное состояние и перспективы развития : монография / под общей редакцией В. Б. Наумова. — Санкт-Петербург : НП-Принт, 2020.

**Минбалеев Алексей Владимирович,**
доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой информационного права и цифровых технологий Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), старший научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук

# Современные проблемы и перспективы правового регулирования использования искусственного интеллекта в автомобильном транспорте в Европейском Союзе[1]

*Аннотация.* В статье анализируются современные проблемы и перспективы правового регулирования использования искусственного интеллекта в автомобильном транспорте в Европейском Союзе. Исследуются основные документы Союза в данной сфере. Систематизируются основные барьеры в развитии правового регулирования использования искусственного интеллекта в автомобильном транспорте в Европейском Союзе.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, автомобильный транспорт, правовое регулирование.

**Minbaleev Alexey Vladimirovich,**
Doctor of Law, Associate Professor,
Head of the Department of Information Law and Digital Technologies
Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

# Modern problems and prospects of legal regulation of the use of artificial intelligence in road transport in the European Union

*Abstract.* The article analyzes the current problems and prospects of legal regulation of the use of artificial intelligence in road transport in the European Union. The main EU documents in this area are examined. The main barriers in

[1] Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-29-16014 «Место и роль правового регулирования в развитии цифровых технологий, правовое регулирование и саморегулирование, в том числе с учетом особенностей отраслей права».

the development of legal regulation of the use of artificial intelligence in road transport in the European Union are systematized.
*Keywords:* artificial intelligence, road transport, EU, legal regulation.

Технологии искусственного интеллекта (далее — ИИ) стремительно внедряются в самые разные сферы общественной жизни. Одной из них, как отмечают ряд ученых [1—5], является транспортная отрасль. При этом лидером является именно автомобильный транспорт. Современные системы ИИ обладают способностью обнаруживать закономерности в большом объеме данных и моделировать сложные решения, что позволяет во много раз повысить эффективность принятия решений и улучшить распределение ресурсов. Одной из ключевых трансформацией в данной области, которая еще предстоит в ближайшей перспективе, станет, бесспорно, развертывание и внедрение высокоавтономных транспортных средств и усовершенствованных систем управления в сфере дорожного движения.

На основе проведенных в Европейском Союзе (далее — ЕС) исследований ученые делают выводы, что применение систем ИИ в транспортном секторе может способствовать ряду выгод для экономики и создания рабочих мест, которые могли бы помочь сбалансировать негативные последствия, которые приносит автоматизация, например потерю низкоквалифицированных рабочих мест, сокращение заработной платы работников отрасли и др. Вот уже несколько лет Европейский парламент указывает на то, что транспортный сектор является ключевым для ИИ, и выступает за гармонизацию правил для содействия трансграничному развитию подключенных и автономных транспортных средств, что могло бы в полной мере использовать их экономический потенциал и позволить ЕС извлечь выгоду из положительного воздействия технологических тенденций. Если бы на уровне ЕС не было предпринято никаких действий для устранения существующих пробелов, связанных с ответственностью и защитой пользователей систем ИИ на автомобильном транспорте, это привело было бы к значительной упущенной экономической выгоде с точки зрения валового внутреннего продукта (ВВП) и не созданных рабочих мест. Только по этим двум аспектам упущенная выгода неевропейских стран колеблется от 231 097 до 275 287 млн евро[1].

[1] *Evas T., Heflich A.* Artificial intelligence in road transport Cost of non Europe report. 13.01.2021. Brussels, 2021. Doi:10.2861/195425. P. 1—2.

В 2021 г. Европейская комиссия планирует устранить существующий правовой вакуум и внесет ряд горизонтальных законодательных предложений, касающихся ИИ.

В будущем «транспортная система будет вмещать транспортные средства с постоянно растущей вычислительной мощностью, высокоскоростным подключением, алгоритмами глубокого обучения для искусственного интеллекта, быстрой обработкой и децентрализованной обработкой данных»[1]. Системы ИИ активно внедряются в транспортном секторе применяемые в транспортном секторе уже сейчас могут обнаруживать закономерности в большом объеме данных и моделировать сложные решения позволяющие повысить эффективность принятия решений и улучшить распределение ресурсов. Можно выделить использование ИИ для «реального или прогнозного сопоставления спроса и предложения на поездки или товары, прогнозирования скорости движения или опасных участков дорог и поведения, а также управления цепочками поставок»[2].

ЕС сегодня активно формирует политику максимального развития технологий ИИ как через финансирование исследований и инвестиций, так и развития общего законодательства об ИИ, а также законодательства об использовании ИИ в транспортной сфере. Так, Европейский парламент был одним из первых учреждений ЕС, который выделил как потенциал применения ИИ в экономике и транспортной сфере, так и риски бездумного внедрения этих технологий. В 2017 г. Парламентом были приняты постановление с рекомендациями Комиссии по гражданско-правовым нормам по робототехнике[3]. Актом была определена необходимость решения проблем ответственности, этики, интеллектуальной собственности, поток данных, стандартизации, инвестиций в исследования и разработки и содействие созданию институциональной основы для расширения сотрудничества между государствами-членами и Европейской комиссией. При этом Парламентом автономные транспортные средства, включая автономные

[1] European Partnership under Horizon Europe Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM), Working Document, 2020.

[2] For an overview of AI use cases in transport and an explanation of the significance of AI systems in the transport sector, see for instance: International Transport Forum, Governing Transport in the Algorithmic Age, 2019. For more on AI in urban mobility, see for instance: EIT Digital, A European Approach to Artificial Intelligence, 2020

[3] European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on civil law rules on robotics (2015/2103(INL)).

транспортные средства и беспилотные летательные аппараты, были отмечены в качестве ключевых секторов, в отношении которых должны быть выработана специальная политика ЕС. Было установлено, что «автомобильный сектор остро нуждается в эффективных союзных и глобальных правилах для обеспечения трансграничного развития автоматизированных и автономных транспортных средств, чтобы в полной мере использовать их экономический потенциал и извлечь выгоду из положительных эффектов технологических тенденций… фрагментарные подходы к регулированию будут препятствовать внедрению автономных транспортных систем и поставят под угрозу европейскую конкурентоспособность»[1].

Результаты правового анализа действующих в ЕС правил об ответственности за продукцию и дорожное движение свидетельствует о недостаточности мер защиты прав потребителей в случаях использования высокоавтономных транспортных средств.

В 2019 г. Европейский парламент принял резолюцию, специально направленную на решение проблем транспортного сектора — «Автономное вождение в европейском транспорте»[2], в которой подчеркивалась необходимость «как можно скорее создать соответствующую нормативную базу, обеспечивающую их безопасную эксплуатацию и предусматривающую четкий режим ответственности, с тем чтобы учесть возникающие в результате этого изменения, включая взаимодействие между автономными транспортными средствами и инфраструктурой и другими пользователями»[3].

В 2020 г. Европейский парламент принял еще две резолюции: «Об этических аспектах искусственного интеллекта, робототехники и связанных с ними технологий»[4] и «О режиме гражданской ответственно-

[1] Para 25 European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on civil law rules on robotics (2015/2103(INL)).

[2] European Parliament resolution of 15 January 2019 on autonomous driving in European transport (2018/2089(INI)); See also the European Parliament resolution of 12 February 2019 on a comprehensive European industrial policy on artificial intelligence and robotics (2018/2088(INI)), which covered the transport sector among others.

[3] Para 19 European Parliament resolution of 15 January 2019 on autonomous driving in European transport (2018/2089(INI))/

[4] European Parliament resolution of 20 October 2020 with recommendations to the Commission on a framework of ethical aspects of artificial intelligence, robotics and related technologies (2020/2012(INL)).

сти»[1]. В первой резолюции предусмотрен даже специальный раздел, посвященный применению ИИ в транспортном секторе, отмечается значительный социально-экономический и экологический потенциал использования технологий ИИ. Особо важно отметить, что в резолюции также подчеркивается, что «транспортный сектор ЕС нуждается в обновлении нормативной базы, касающейся таких новых технологий и их использования в транспортном секторе, а также в четкой этической основе для достижения надежных результатов в сфере использования ИИ, включая безопасность, безопасность, уважение человеческой автономии, аспекты надзора и ответственности, необходиомсть разработки общесоюзных надежных стандартов ИИ для всех видов транспорта, включая автомобильную промышленность, а также для тестирования транспортных средств с поддержкой ИИ и связанных с ними продуктов и услуг» [2].

При этом специалистами отмечается, что общая структура ЕС по этике потенциально может принести Европейскому Союзу 294,9 млрд евро дополнительного ВВП и 4,6 млн дополнительных рабочих мест к 2030 г.[3]

Инициативы Европейской комиссии по ИИ, касающиеся технологий искусственного интеллекта в секторе автомобильного транспорта, сосредоточены на трех вопросах: пересмотр существующих и обсуждение возможных будущих инициатив, связанных с дорожно-транспортной инфраструктурой; инициативы, связанные с применением ИИ на автомобильном транспорте, в частности примениетльно к автономным транспортным средствам, и инициативы, связанные с технологиями ИИ в целом[4].

---

[1] European Parliament resolution of 20 October 2020 with recommendations to the Commission on a civil liability regime for artificial intelligence (2020/2014(INL)).

[2] Paras 103-107 European Parliament resolution of 20 October 2020 with recommendations to the Commission on a framework of ethical aspects of artificial intelligence, robotics and related technologies (2020/2012(INL)).

[3] *Evas T.* European framework on ethical aspects of artificial intelligence, robotics and related technologies, : European added value assessment, EPRS, European Parliament, 2020; *Evas T., Heflich A.* Artificial intelligence in road transport Cost of non Europe report. 13.01.2021. Brussels, 2021. Doi:10.2861/195425. P. 8.

[4] The overall EU vision when it comes to development of connected and automated mobility is outlined in the 2018 Commission strategy; European Commission, Communication

Так в докладе Экспертной группы Европейской комиссии по ИИ под названием «Этика подключенных и автоматизированных транспортных средств — рекомендации по безопасности дорожного движения, конфиденциальности, справедливости, объяснимости и ответственности» содержится 20 конкретных этических рекомендаций, касающихся будущей разработки и внедрения автономных транспортных средств[1].

В целом видение и подход к регулированию технологий ИИ, поддерживаемый ЕС, заключается в том, что разработка систем ИИ должна быть «ориентированной на человека», безопасной и заслуживающей доверия. Подход ЕС должен основываться на экосистемах совершенства и доверия и обеспечивать ориентированный на будущее, «основанный на риске» и сбалансированный подход к инновациям[2].

Кроме того, согласно программе «Зеленая сделка», ЕС также стремится извлечь выгоду из положительного воздействия ИИ (и цифровизации в целом) на окружающую среду. Так, в декабре 2020 г. Европейская комиссия по ИИ разработала ряд документов в сфере автоматизированной мобильности[3].

Анализ действующей нормативной базы свидетельствует о том, что действующее законодательство ЕС не в полной мере соответствует с целью развертывания систем искусственного интеллекта в автомобильном транспорте. Ключевые пробелы и барьеры нормативной базы ЕС в части регулирования ИИ связаны с вопросами ответствен-

---

«On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future», COM(2018) 283 final.

[1] European Commission Expert Group Report, Ethics of Connected and Automated Vehicles — Recommendations on road safety, privacy, fairness, explainability and responsibility, 2020.

[2] European Commission, White paper on artificial intelligence: a European approach to excellence and trust, COM(2020) 65 final, 19 February 2020; European Parliament resolution of 20 October 2020 with recommendations to the Commission on a framework of ethical aspects of artificial intelligence, robotics and related technologies (2020/2012(INL)); European Parliament resolution of 20 October 2020 with recommendations to the Commission on a civil liability regime for artificial intelligence (2020/2014(INL)); European Parliament resolution of 20 October 2020 on intellectual property rights for the development of artificial intelligence technologies (2020/2015(INI)).

[3] European Commission, Sustainable and Smart Mobility Strategy — Putting European transport on track for the future, COM(2020) 789 final.

ности, расширения возможностей пользователей (как бизнеса, так и потребителей), кибербезопасности и конфиденциальности данных. Европейская комиссия по ИИ заявляет, что действующая правовая база ЕС, применимая к использованию ИИ (относящаяся не только к транспорту), не предусматривает эффективного применения правил ЕС, направленных на защиту основных прав, а также применения правил ЕС по безопасности и правил об ответственности.[1]

Улучшив данные правила ЕС не только создаст равные условия для разработчиков и производителей ИИ, но и повысит доверие граждан ЕС к этой технологии. В конечном счете это может повлиять на повышение уровня безопасности транспортных средств и привести к его повышению. Снятие бремени доказывания с пользователей ИИ и предоставление жертвам права на компенсацию укрепляют права пользователей. Четкие и гармонизированные правила ЕС о том, кто несет ответственность за то, что потенциальный сбой в подключенном и автоматизированном транспортном средстве может привести к повышению доверия потребителей, а также к правовой определенности для бизнес-пользователи.

Системы ИИ в транспортном секторе могут принести значительные выгоды, поэтому так важно сегодня воспользоваться преимуществами применения систем искусственного интеллекта в дорожно-транспортном секторе, законодательно урегулировав эти вопросы. Опыт ЕС в этом плане может активно использоваться и Российской Федерацией при регулировании использования ИИ в автомобильном транспорте.

**Литература**

1. Полякова, Т. А. Новые векторы развития информационного права в условиях цивилизационного кризиса и цифровой трансформации / Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев, Н. В. Кроткова // Государство и право. — 2020. — № 5. — С. 75—87.

2. Полякова, Т. А. Формирование системы информационного права как научного направления: этапы развития и перспективы / Т. А. Поляко-

[1] European Commission, Inception impact assessment on a proposal for a legal act of the European Parliament and the Council laying down requirements for artificial intelligence, July 2020.

ва, А. В. Минбалеев, Н. В. Кроткова // Государство и право. — 2019. — № 2. — С. 80—92.

3. Правовое регулирование искусственного интеллекта в условиях пандемии и инфодемии : монография / под редакцией В. В. Блажеева, М. А. Егоровой. — Москва : Проспект, 2020.

4. Правовое регулирование обеспечения информационной безопасности в условиях больших вызовов в глобальном информационном обществе : монография / под редакцией Т. А. Поляковой. — Саратов : Амирит, 2019.

5. Модели правового регулирования обеспечения информационной безопасности в условиях больших вызовов в глобальном информационном обществе: монография / под редакцией Т. А. Поляковой. — Саратов : Амирит, 2020.

**Мальцев Виталий Анатольевич,**
кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой административного, финансового и международного права Академии труда и социальных отношений

## Международно-правовые принципы этики применения искусственного интеллекта

*Аннотация.* В статье анализируются основные положения международных актов и документов, регламентирующие принципы этики при использовании искусственного интеллекта. Исследуются нормы универсальных актов и актов региональных организаций, в первую очередь европейских организаций. Дается правовая характеристика и раскрываются положения нормативных документов Европейского союза, Совета Европы, Организации экономического сотрудничества и развития. Указывается перспективы международного партнерства в области применения искусственного интеллекта. Отмечаются проблемы в установлении единых принципов этики искусственного интеллекта, которые предлагается решить путем принятия специального международного акта (конвенции).

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, принципы этики, роботизация, ключевые стандарты, права человека, международное партнерство.

**Maltsev Vitaly Anatolyevich**,
Ph. D., Associate Professor, the Department of administrative, financial and international law of the Academy of labor and social relations

## International legal principles of ethics for the use of artificial intelligence

*Abstract.* The article analyzes the main provisions of international acts and documents regulating the principles of ethics in the use of artificial intelligence. The norms of universal acts and acts of regional organizations, primarily European organizations, are studied. Legal characteristics are given and the provisions of the normative documents of the European Union, the Council of Europe, the Organization for Economic Cooperation and Development are disclosed. The prospects of international partnership in the field of artificial intelligence application are indicated. There are problems in establishing common principles of ethics of artificial intelligence, which are proposed to be solved by adopting a special international act (convention).

*Keywords:* artificial intelligence, ethical principles, robotics, key standards, human rights, international partnership.

Активное внедрение искусственного интеллекта в различных сферах жизнедеятельности человека привела к необходимости разработки общих международных правил его использования и взаимодействия с людьми. Особое внимание при этом уделяется вопросам этики его применения. В настоящее время действует целый ряд международных актов обязательного и рекомендательного характера, устанавливающих принципы, нормы этики применения искусственного интеллекта.

Одним из наиболее важных международных документов в этой сфере является так называемые «Асиломарские принципы искусственного интеллекта», которые были разработаны в ходе международной конференции в 2017 г., проходившей в США. В них были сформированы основные принципы использования искусственного интеллекта, к которым отнесены:

— безопасность, т.е. системы искусственного интеллекта должны быть безопасны и защищены на протяжении всего срока эксплуатации, а в ситуациях, где это целесообразно, его штатная работа должна быть легко верифицируема (т.е. получение подтверждения правильности действий);

— открытость системе правосудия означает, что любое участие автономной системы искусственного интеллекта в принятии судебного решения должно быть удовлетворительным образом обосновано и доступно для проверки компетентным органами;

— ответственность, т.е. разработчики и создатели систем напрямую заинтересованы в моральной стороне последствий использования, злоупотребления и действий искусственного интеллекта, и именно на их плечах лежит ответственность за возникновение подобных последствий;

— соблюдение человеческих ценностей устанавливает, что устройство и функционирование искусственного интеллекта должно соответствовать идеалам человеческого достоинства, прав, свобод и культурного разнообразия;

— защита личных (персональных) данных, т.е. каждый должны иметь право на доступ к персональным данным, их обработку и контроль, при наличии у систем искусственного интеллекта возможности анализа и использования этих данных;

— совместное процветание и совместная выгода, которое проявляется в создании экономических благ, созданных при помощи искусственного интеллекта, и которые должны получить широкое распространение ради принесения пользы всему человечеству;

— обеспечения контроля искусственного интеллекта человеком означает, что человек должен определять процедуру и степень необходимости передачи системе искусственного интеллекта функции принятия решений для выполнения целей, поставленных человеком.

В указанном документе были также включены и некоторые другие принципы, которые носят технико-юридический характер (обеспечение синхронизации ценностей, свобода и конфиденциальность, устойчивость и др.)[1].

Определенное значение в сфере регулирования применения искусственного интеллекта на наднациональном уровне имеют доклады экспертов Всемирной комиссии по этике научных знаний и технологий (COMEST), которая была создана в 1998 г. под эгидой ЮНЕСКО. Так, в 2017 г. комиссией был опубликован доклад об этике робототехники, в котором была дана характеристика современным роботам. В ней устанавливались такие требования к ним как мобильность, интерактивность, коммуникацию и автономность. В частности, под ав-

[1] Асиломарские принципы искусственного интеллекта. Материалы международной конференции, 5—6 января 2017 г., г. Пасифик Гроув, штат Калифорния, США // https://robopravo.ru/ — официальный сайт проекта «Робоправо» (дата обращения: 15 января 2021 г.).

тономностью понимается способность робота «думать» самостоятельно и принимать собственные решения без прямого внешнего контроля. В то же время в докладе было отмечено, что применение робототехники с такими характеристиками потребует модификации ряда существующих правовых и этических понятий, с целью обеспечения «прослеживаемости» принимаемых решений[1].

В настоящее время мировым лидером в определении принципов и подходов к регулированию применения искусственного интеллекта является Совет Европы, участником которого является и Российская Федерация. В рамках этой региональной организации приняты и действуют целый ряд нормативных актов. Так, в феврале 2017 г. Европарламент (законодательный и представительный орган Европейского союза (ЕС)) принял специальную резолюцию «Нормы гражданского права о робототехнике». В ней нашли свое отражение многие аспекты этики использования искусственного интеллекта и робототехники. Одной из новаций указанного документа являлось предложение о необходимости внедрения общеевропейской системы регистрации «умных» машин. По замыслу европейских парламентариев, отдельным категориям роботов следует присвоить индивидуальный регистрационный номер, который будет заноситься в специальный реестр. В нем желающие смогут найти детальную информацию о роботе, включая данные о производителе, владельце и условиях выплаты компенсации в случае причинения вреда. Поддержанием и контролем такой системы должно заниматься специализированное агентство по робототехнике и искусственному интеллекту, которое могло бы взяться и за другие аспекты регулирования в этой области.

Кроме этого в резолюции было отмечено, что одной из самых быстрорастущих областей остается роботизация человеческого организма. Однако здесь существует целый ряд проблем, в том числе и касающихся случаев банкротства компаний, например, производителей имплантата. Проблему предлагается решить путем создания независимых организаций, которые займутся сохранением работоспособности жизненно важных носимых медицинских устройств — от технического обслуживания до ремонта и апгрейда. Для таких фирм производители обязаны будут сохранять и предоставлять всю техни-

[1] Report of COMEST on robotics ethics — 10/2017/2 REV // https://ru.unesco.org/news — официальный сайт ЮНЕСКО (дата обращения: 18 января 2021 г.).

ческую информацию о своих устройствах, включая копию исходного кода программ[1].

Особое внимание Совет Европы уделяет вопросам соответствия применения искусственного интеллекта правам человека. Подготовленные Комитетом министров Совета Европы рекомендации государствам-членам обращают внимание на необходимость учитывать воздействие алгоритмических систем на права человека. Также было рекомендовано пересмотреть свою законодательную базу и политику, а также свою собственную практику в отношении закупок, проектирования, разработки и текущего развертывания алгоритмических систем для обеспечения того, чтобы они соответствовали руководящим европейским принципам, к которым в первую очередь отнесены: ответственность за соблюдение прав человека и запрет на дискриминацию. В качестве принципа в рекомендации указывалось на разработку дополнительных ключевых стандартов применения алгоритмических систем, чтобы избежать поощрения или укоренения дискриминации на протяжении всех их жизненных циклов[2].

Одним из достижений стран-участников Совета Европы является принятие в 2018 г. Европейской этической хартии по использованию искусственного интеллекта в судебных системах. В ней были закреплены принципы этики, которые должны соблюдаться при применении искусственного интеллекта в судебных органах. Кроме принципа уважения основных прав человека и принципа недискриминации, в указанной хартии устанавливались такие принципы как качество и безопасность, прозрачность, беспристрастность и справедливость, а также принцип «под контролем пользователя» (то есть исключить предписывающий подход и обеспечить, чтобы пользователи были информированными субъектами и контролировали свой выбор)[3].

В связи с тем, что возникла необходимость создания единого нормативного акта в сфере применения искусственного интеллекта Сове-

---

[1] Резолюция Европарламента от 16 февраля 2017 г. № 2015/2013(INL) P8 TA-PROV(2017)0051, включая текст Хартии робототехники // https://www.europarl.europa.eu (дата обращения: 25 января 2021 г.).

[2] *Незнамов А.* Как в Европе регулируют права роботов // https://aboutspacejornal.net/2017/09/04/ (дата обращения: 23 января 2021 г.).

[3] Европейская этическая хартия об использовании искусственного интеллекта в судебных системах и окружающих их реалиях. Принята на 31-м пленарном заседании Европейской комиссии по эффективности правосудия (Страсбург, 3—4 декабря 2018 г.).

том Европы в 2019 г. был сформирован Специальный комитет по искусственному интеллекту.

В то же время в ряде других международных организаций разрабатываются и применяются принципы и нормы, которые регламентируют использование искусственного интеллекта. К числу таких организаций относится Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), в рамках которой в 2019 г. Экспертной группой по искусственному интеллекту были разработаны принципы и рекомендации по национальной политике в этой области. В рекомендациях определены пять взаимодополняющих принципов ответственного управления надежным искусственным интеллектом и содержится призыв к государствам поощрять и осуществлять их. К этим принципам относятся: инклюзивный рост, устойчивое развитие и благосостояние; ориентированность на человеческие ценности и справедливость; прозрачность и объяснимость; надежность и безопасность; контролируемость.

Одновременно с этим при составлении национальных стратегий развития искусственного интеллекта в документе ОЭСР предлагается учитывать следующие вопросы: инвестиции в соответствующие НИОКР; формирование цифровой экосистемы, благоприятной для исследований и практического применения искусственного интеллекта (включая необходимую инфраструктуру). Обращается внимание на необходимость создания правительствами правовых условий для плавного перевода искусственного интеллекта с «теоретических» на «практические» рельсы; повышение степени готовности населения к трансформации рынка труда; расширение международного сотрудничества[1].

Необходимо отметить, что, несмотря на то, что Россия не является полноправным членом некоторых международных организаций (в частности, ОЭСР), наша страна активно участвует в международном сотрудничестве по развитию стратегии искусственного интеллекта. Одним из таких направления является разработка отечественными учеными Модельной конвенции робототехники и искусственного интеллекта, которая прошла обсуждение 20 мая 2019 года на заседании

[1] Рекомендации Совета ОЭСР по искусственному интеллекту (2019) // https://www.oecd.org/science (дата обращения: 28 января 2021 г.).

Российского Совета по международным делам. Необходимость принятия такой конвенции авторы объясняют особой значимостью развития и применения этих технологий, а также несовершенством их правового регулирования на национальном и международном уровнях[1]. При этом отмечается, что разработка принципов и норм правового регулирования искусственного интеллекта и робототехники целесообразно осуществить под эгидой ООН.

За последнее время активно стало развиваться международное партнерство в сфере регулирования применения искусственного интеллекта. Так, 15 июня 2020 г. официально было объявлено о создании Глобального партнерства в области искусственного интеллекта (*Global Partnership on Artificial Intelligence, GPAI*). Его основателями стали Австралия, Индия, Канада, Мексика, Новая Зеландия, Республика Корея, Сингапур, Словения, Великобритания, США, Япония и Европейский союз. Согласно их совместному заявлению, «Партнерство является международной и мультистейкхолдерной инициативой, призванной служить ориентиром для ответственной разработки и использования искусственного интеллекта, основанного на правах человека, инклюзивности, многообразии, инновациях и экономическом росте»[2]. Следует предположить, что данное партнерство будет и дальше развиваться, объединяя все большее число государств, разрабатывая и внедряя общие принципы и правила по использованию искусственного интеллекта.

Таким образом, разработка принципов этики использования искусственного интеллекта осуществляется целом рядом международных организаций. Однако в принятых ими документах устанавливаются различные как общие, так и специальные принципы, что предполагает необходимость создания специального международного акта (конвенции), в котором будут закреплены единые принципы и нормы, регламентирующие вопросы этики и условия (требования) применения искусственного интеллекта. Разработку такого акта (конвенции) целесообразнее всего осуществить в рамках ООН Экономическому и Социальному Совету.

[1] Модельная конвенция робототехники и искусственного интеллекта (проект) / https://robopravo.ru/ (дата обращения: 25 января 2021 г.).

[2] Global Partnership on Artificial Intelligence, GPAI // https://www.drishtiias.com — (дата обращения: 28 января 2021 г.).

**Аят Салах Дакрорей,**
доцент Колледжа Шариата и права Университет Аль-Джуф,
Королевство Саудовская Аравия Доцент кафедры экономики
и государственных финансов, Юридический факультет,
Хелванский университет, Египет

# Умные города как одно из приложений искусственного интеллекта: неоновый город как модель

**Ayat Salah Dakrorey**,
Assistant Professor College of Sharia and Law Al-Jouf University,
Kingdom of Saudi Arabia Assistant Professor of Economics
and Public Finance Faculty of Law, Helwan University, Egypt

# Smart cities as one of the artificial intelligence applications: neon city as a model

*Abstract.* Technical development in the field of information and communication that distinguished the end of the twentieth century and the beginning of the twenty first century affected communities. They increasingly became dependent on digital knowledge and techniques in performing their various activities. Moreover, it attributed in smart cities that depend on global techniques in solving various problems related to cities using their various applications as, E— Government, E— Trade, remote medical services, remote learning, smart buildings and environmental surveillance, etc…. This study aims to focus the light on the principle concepts of Artificial Intelligence via defining it and knowing its characteristics and goals, in addition to focusing on smart cities as one of the application of Artificial Intelligence focusing on Neom City as a model of smart cities.

*Keywords:* Smart Cities, Artificial Intelligence, Neom City.

**Introduction.** Information systems in the last decades of the last century witnessed radical accelerated changes. New applications for information systems appeared as well as modern criteria to design those systems. Many factors help that development such as; the tremendous technical revolution especially in the field of information techniques, information explosion, the advanced administrative and organizational thinking, the development of enterprise business, openness of juridical and organizational environment and the increased competition among organizations and the alike.

One of the most well— known modern applications for information system is what is known as Artificial Intelligence techniques that is a relatively a new field that was under computer sciences that is interested in the study and understanding the Human Inelegance and imitate it I order to create a new generation of smart computers. Those smart computers may be programmed to achieve many tasks that need a high capability of conclusion, inference and perception as they are attributed to humans and are under the smart behavior of him and which could not be obtained by the machine.

Smart Cities are one of the most important Artificial Intelligence applications. It is a comprehensive term for development means in order to support a city and to manage it well with a new technology in order to enhance its social conditions while protecting environment. Neon City in the Kingdom of Saudi Arabia is an example of smart cities in the world that seeks an extraordinary living in which human cohere with nature as a part of an advanced model of the twenty first century to face the challenge of changing towards a firm breakthrough towards the new future.

- **Study goals:**

The study aims to focus on the main concepts of Artificial Intelligence through defining the specific concept of Artificial Intelligence in addition to knowing its characteristics and goals.

In addition to that, the study aims to show the importance of Smart Cities as one of the applications of Artificial Intelligence, focusing on showing the experience of Neom City as a smart City.

- **Study Importance:**

This study is important due to the following points:

Artificial Intelligence is a modern technology that became inevitable in order to obtain more efficiency and new opportunities to achieve the competitive aspect in many of business organizations.

Modern applications of information technologies are directed towards using the Artificial Intelligence capabilities in the main support fields of management especially in supporting administrative decisions using unique means.

Developing a good infrastructure for the internet and the information and communication technology became a main necessity for the follow up, management and support processes in order to develop a successful smart city.

- **Study Methodology.**

The study uses the descriptive and analytic methodology in order to know what Artificial Intelligence is and its importance as well as to show the essence of Smart Cities using the experience of Neom City as a model of Smart Cities.

- **Study Proposal.**

The research is divided into three topics as follows:

- First topic: general introduction to Artificial Intelligence.
- Second topic: The concept of Smart Cities.
- Third topic: Neom City as a model of Smart Cities.

**First topic**

**General introduction to Artificial Intelligence**

Rapid development in Information Technology led to the appearance of new systems and applications that are the information techniques or technologies of Post — Industrial Age as: Artificial Intelligence applications that are considered smart systems that use knowledge principles and their systems not only for representing knowledge or storing acquired knowledge but to support the process of producing knowledge as well. In this part we shall deal with the concept of Artificial Intelligence and its development as well as its goals and importance as follows:

1.1- the concept and development of Artificial Intelligence:

Artificial Intelligence consists of two words: Intelligence and Artificial each of the two words. According to Webster Dictionary, Intelligence is the ability to realize, learn and understand the new and changing circumstances or conditions. In order words, the keys of Intelligence are realization, understanding and learning. As for Artificial, it is a word related to the verb to make; therefore, all things that are produced as a result of an activity or an act through making and forming things to distinguish them from things that exist naturally without man intervention.

Based upon that, Artificial Intelligence in general is the Intelligence that is made by the Man in machines or computers; it is the Intelligence that is within the Man originally and then, he gives it to the machine or the computer. Thus, Artificial Intelligence is a science that is known for its goal, namely; making machines (computer system) do things that need Intelligence[1].

[1] *Yassen Saad Ghaleep*. Basics of Administrative Information Systems and Information Techmology, AlManaheg for Publishing and Distribution, Amman, Jordan, 2012. P. 11.

Artificial Intelligence is one of modern computer sciences that investigate developed methods to undertake tasks and conclusions that are similar, even in the least those are attributed to the Human Intelligence. The purpose behind that is to construct them using artificial means (computers and intelligent procedures)[1].

Artificial intelligence is that science that is concerned with making smart machines that behave as a person is expected to behave, and AI aims to simulate a cognitive ability to replace a person in performing appropriate functions, in a specific context, that require intelligence[2].

It is also known as the ability of a computer program to solve a problem or make a decision in a situation based on a description of this situation, and therefore we can say that artificial intelligence is a name given to a group of modern methods in programming computer systems that can be used to develop systems that simulate some Elements of human intelligence and allow it to carry out deductive operations on facts and laws that are represented in the memory of the computer.

And since artificial intelligence is computer systems that Simulate humans in their behavior, this does not mean that any piece of software that works through a specific algorithm, performs specific tasks that are considered artificial intelligence, so for the term to be called a computer system must be able to learn, collect data, analyze it and take Decisions based on the analysis process in a way that Simulated the way humans think, which means that there are three main characteristics that are[3].

1. The ability to learn: that is, acquiring information and setting rules for using this information.

2. The ability to collect and analyze this data and information and create relationships between them, and this helps the increasing spread of Big data

3. Making decisions based on the process of analyzing information and not just algorithms that achieve a specific goal.

---

[1] *Laurière Jean Louis*. Intelligence artifcielle résolution des problémes par l'homme et la machine, Edition EYROLLES, Paris, Frnce. P. 2.

[2] Abla Rawabh, Abdel-Jalil Boudah, Estimating Evolution of Loan Risk Under Intelligence Models, Journal of Human Sciences, Volume 26, Issue 04, University of Mentouri, Constantine, Algeria, 2015. P. 20

[3] *Khalifa Ehab.* The Effects of the Increasing Role of Smart Technologies in the Daily Life of Humans, Periodical trends of events, Issue 20, Future Center for Research and Advanced Studies, Abu Dhabi, United Arab Emirates, 2017. P. 63.

Based upon that, we can say that artificial intelligence is a science and technology concerned with studying the development of computer functions in parallel with human intelligence so that the computer has the ability to perceive, learn, solve problems and make decisions in a logical manner and in the same way as the human mind. It is a science and technology based on fields such as Mathematics, Linguistics, Psychology, Computer Science, and Engineering, and in fact it represents the product of the achievements of the human mind, the product of human civilization in every time and place.

Artificial intelligence has invaded all fields, including the field of finance and business, as the smart systems used within business organizations and departments have demonstrated the great role that these systems play in accomplishing difficult and delicate tasks efficiently and effectively, especially with regard to their ability to solve problems and choose the best possible solutions and alternatives for the organization.

Artificial intelligence has gained great popularity in recent times, mainly due to three factors: the increasing volume of available digital data, the increase in data storage capacity and computational processing and its low cost, and the progress made in the algorithms used, and thanks to these changes, it is now possible to make better use of the capabilities of intelligence. Artificial, and it is growing exponentially, not only in the financial sector but also in the economy in general.

According to data published by the European Commission in December 2018, private investment in artificial intelligence reached more than 6.5 billion euros in Asia and more than 12 billion euros in North America, while in Europe it amounted to less than 3.5 billion euros, partly due to the privileged position that Asian and American technological giants enjoy it to develop artificial intelligence tools, as they have the necessary infrastructure and data, accordingly, these companies are using extensive internal use of this technology, and they have become a leading global resource for artificial intelligence applications[1].

Some argue that the first introduction to the science of artificial intelligence was prepared by the English philosopher Thomas Hobbes in 1650 when he considered that thinking consists of a symbolic process and that

[1] *Fernandez A.* Artificial Intelligence in Financial Services, Analytical Articles, Economic Bulletin, No.(02), Bank of Spain, Spain, 2019. P. 1.

everything in life can be represented mathematically, which led directly to the concept of a machine that can simulate human thinking using mathematical operations and external symbols.

In 1956 a conference was held at Dartmouth College. At this conference, John McCarthy suggested using the term Artificial Intelligence AI to describe computers with the ability to perform the functions of the human mind. Therefore, artificial intelligence systems include all the procedures and physical parts of the computer, the software, data and knowledge required for development automated computer systems and equipment that show the characteristics of intelligence ([1]). In 1973, the first artificial intelligence system appeared related to the «HEARSAY» speech recognition system([2]).

The period 1952—1969 was known for successful applications and witnessed great expectations and hopes in this field, in which scientists were able to design a large number of programs and systems, among which we find what Simons and Newell did to present a model for solving problems called Geometry Theorem Solver that can prove The validity of some difficult theories to help mathematics students, and many discoveries were made in the field of robotics and neural networks.

However, after a short period, disappointments began to follow, and it became clear that the first expectations had exceeded reality and that the situation was more complex than the researchers had imagined, as a result of the difficulties and obstacles that began facing designers, and the beginning was with translation programs that showed weakness and inability to provide an accurate translation due to the absence of complete knowledge On general topics, which stopped the funding of these programs, and later spread the infection to other programs upon application, so that Minsky and Papert in 1976 could prove the weakness of neural networks, which introduced many doubts and questions about this new field, and pushed to abandon this branch of The field of artificial intelligence([3]).

---

[1] *Moussa Al-Lawzi.* AI in Business, A research submitted to eleventh annual conference researched business intelligence and the knowledge economy Faculty of Economics and Administrative Sciences, Al-Zaytoonah University, Amman, Jordan, 2012. P. 2.

[2] Labidi Sofiane, Lejouad Wided,(2006), De l'intelligence artificielle distribuée aux systèmes multi-Agents, Rapport de Recherche, INRIA, Paris, France. P. 2.

[3] Dr.. Siham Al-Ayeb, Using genetic algorithms as one of the artificial intelligence techniques in the fields of economics and business administration, a collective book entitled: Applications of Artificial Intelligence as a Modern Trend to Enhance

The strong return to this field was recorded with the construction of the first Dendral expert model designed to solve the problem of inferring the partial structure of blocks, which followed several expert systems applied in different fields, and the period between 1985 and 1995 was considered the golden age of this newcomer, that is, characterized by the embodiment and simulation of a huge amount From the systems with the resurgence of artificial neural networks, and the presence of a huge number of technologies and programs that are among the modern artificial intelligence systems, and since 1995 successful applications have continued to supplement the long path of research and discoveries. This modern science was initially considered by some to be a branch of engineering design, and by others as a system to simulate human thinking, and therefore artificial intelligence is a system related to the design and application of algorithms for analysis and learning from the interpretation of data, as it coordinates and organizes several techniques for learning, the discovery of shapes, logic and theories of probability, and it is researching On how to develop computer technology so that it can perform behaviors similar to those of a human being while completing the physical duties, i.e. simulating human experience and decision-making.([1]).

**1.2- the goals or motives of AI.**

The goals of artificial intelligence can be summarized as follows.([2])

i. Enabling machines to process information more closely to the human way of solving problems, in other words, parallel processing where several commands are executed simultaneously, and this is closer to the human way of solving problems.

ii. A better understanding of what human intelligence is by deciphering the depths of the brain so that it can be simulated, as it is known that the nervous system and the human brain are the most complex organs and they work in a coherent and permanent way in recognizing things.

iii. There is the possibility of self-education and development through artificial intelligence programs such as learning machines, logic, self-correction and self-programming.

---

Competitiveness of Business Organizations, The Arab Democratic Center for Strategic, Political and Economic Studies, Berlin — Germany, 2019. P. 103.

[1] *Adel Abdel Nour*. Fundamentals of Artificial Intelligence, Dar Al-Faisal Cultural, Riyadh, Saudi Arabia. P. 43.

[2] Arab British Academy for Higher Education, Artificial Intelligence // www.abahe.co.uk.

iv. People can use the human language in dealing with machines instead of computer programming languages, which makes the use of machines accessible to all segments of society, even those with special needs, after dealing with advanced machines was the preserve of specialists and those with experience.

v. Establishing an organized knowledge database, where information is stored effectively so that workers in the institution, especially those working in knowledge departments, can obtain knowledge and learn experimental rules that are not available in books or other information sources.

vi. storage of information and knowledge related to artificial intelligence, where the organization can protect its knowledge from leakage and loss due to the leakage of its employees by resignation, transfer from the institution, or death.

vii. Establishing a mechanism that is not subject to human feelings such as anxiety, fatigue or exhaustion, especially when it comes to stressful work that represents a physical and mental danger.

**1.3— the importance of artificial intelligence.**

It is possible to refer to some aspects of this importance in general, but the importance of AI is too great to be counted in quick points, but its most prominent aspects can be referred to as follows.([1])

i. Artificial intelligence is expected to contribute to preserving the accumulated human experience by transferring it to smart machines.

ii. Artificial intelligence plays an important role in many sensitive fields, such as assistance in diagnosing diseases and prescribing drugs, legal and professional advice, interactive education, security and military fields, and many other fields.

iii. Smart systems contribute to the areas in which decision-making is made. These systems are independent, accurate and objective, and thus their decisions are far from error, bias, racism, prejudices, or even external or personal interference.

iv. Artificial intelligence has the ability to provide new job opportunities, provide services at a cheap cost, and contribute to maintaining security, and it also provides mechanisms and solutions to face challenges such as cybercrime.

[1] Souria Shanbi, Implementation of the Strategy for the Development of trains in Algeria, Intelligent Transportation Systems as an Application of Artificial Intelligence, Journal of Financial and Accounting Studies, Issue (7), El-wadi University, Algeria, 2016. P. 157.

v. Intelligent machines relieve the human being of a lot of risks and psychological pressures, and make him focus on more important and more human things.

vi. Finding solutions to complex problems, analyzing these problems and addressing them in a timely and short time.

**The second topic**

**The concept of a smart city**

Increasing number of people around the world leads to the continuous development of different types of cities, so that villages and cities of various sizes and specifications develop dynamically parallel to economic and social development, and the rate of change in city development has become high due to the influence of organization, nature and conditions by different factors, and allows the management of this development and directing it towards Utilizing all the available elements to accomplish it, by reaching an effective, progressive city, and allowing cities to grow into great, happy and successful cities, leading to what is known as a smart city.

Certainly, the most important factors affecting the transformation are information and communication technology, and the development of a good infrastructure for the Internet and information and communication technology has become a major necessity to follow up, manage and support a wide range of initiatives launched by local and regional communities with the aim of continuing to develop a successful city.

A smart city is defined as a city that operates in an ambitious and innovative manner that covers the fields of economy, population, governance, mobility, environment, and livelihood, and that innovation depends on an intelligent mixture of support and active participation from independent, conscious citizens who are able to make decisions.([1]).

**The most important main components of the smart city system can be summarized as follows:**

First — Physical Infrastructure: These are infrastructures such as roads, buildings, localities, schools, hospitals, public places, and everything that can exist in the city environment, and the infrastructure includes: commu-

[1] Smart Cities — The Regional Perspective-, Governmental Summit Research Series, February 2015. P. 14.

Vito Albino, Umberto Berardi, Rose Maria, Smart Cities: Definitions, Dimensions, Performance, And Initiatives, Journal of Urban Technology, Vol.22, No.1, 2015. P. 4—6.

nications and technology used, smart systems, or the Things of Internet, to enable providers Services from using the full range of data, in addition to the physical components needed to facilitate transportation, education, trade and business activities[1].

Second — In any smart city, the citizen is the focus of the process and performance, and this indicates the need to improve the provision of services to ensure that the citizen's needs are brought to their, and this usually indicates several principles, including: connectivity, data exchange, service delivery systems, and city governance processes, The exchange of administrative information, and one of the main requirements for the success of these endeavors, is the provision of transparency in the process, results and performance, to enable citizens to compare and be held accountable, and here the importance of absorbing and understanding experiences and benefiting from experiences emerges.

Third — The legislative background for smart city governance. Smart city can't work without preparing an appropriate legislative framework. Reliance on information and communication technology necessarily requires the availability of specific legislations, in order to protect the citizen and his participation. Among these are governmental laws or necessary and important policies for smart city operations: protecting privacy and preserving personal information, recognizing and using digital signature, e-business and including e-commerce, monitoring and preventing cyber crimes, managing citizen information in the public sector, managing public-private partnerships for projects Online services.

**There must be four basic elements of a smart city, which are necessary and general[2]**.

1- Effective use of infrastructure networks to improve the economy and effectiveness of policies to enable urban, social and cultural development, and these infrastructures include all types and varieties, especially those associated with the technological perspective, such as communications and broadband

[1] *Saraju P., Mohanty, Uma Choppali, Elias Kougianos*. Everything You wanted to Know about Smart Cities, Everything You wanted to Know about Smart Cities, n IEEE Consumer Electronics Magazine. July 2016. P. 4.

[2] OECD, Smart Cities and Inclusive Growth, Building on the outcomes of the 1st OECD Roundtable on Smart Cities and Inclusive Growth, 2020.

2- Availability of a vision and strategy to reach a competitive city, and take advantage of the available opportunities to increase local prosperity and competitiveness. Preparing and adopting a smart city vision and its mission is a source of motivation for formulating policies and strategies that are being adopted in the process of transforming the city into a smart city.

3- Providing and supporting a multi-stakeholder perspective, multi-sectoral, and various urban groups towards competitiveness and sustainability. This necessary participatory policy should be effective and with tangible results to ensure the city's ability to successfully transform into a smart city.

4- The ability to continuously sustain efforts aimed at adaptation and innovation, and to use new methods to provide sustainable and developed social capital for urban development. A smart city is a city characterized by a high level of innovation, technology and applications available in the smart city ecosystem.

If the previous elements and components are achieved, then this leads to a change in the life of the city, and this change in the city leads to the desired transformation towards a smart city, and these changes lead to a strong trend towards development. In general, a distinction can be made between four types of changes that are required to be enacted by a smart city strategy. And it is as follows[1]:

1- Technological change: There must be a clear and appropriate technological change, examples of this are appropriate design, emerging technology, and interoperability. It is usually recommended to adopt modern technology, such as cloud virtualization, Web platforms and cloud services systems, with an emphasis on Integration of services. This technology also includes the Internet of Things, RFID, open data applications, Sensors Multimodal and App Aware Location.

2- Industrial change: There are many aspects of technology that are essential to basic operations in a smart city, and they are not necessarily information technology. There is a need to encourage networks of technology developers and pressure them to standardize the sensors used in providing services, energy and water networks, and in all smart city appli-

[1] Smart Cities — The Regional Perspective, Governmental Summit Research Series. Op. cit. P. 24.

cations. It is also usually recommended to encourage an alliance of large companies and major cities, in addition to large-scale applications.

3- Social change: is also related to economic, cultural, educational and other change. The basic elements of social change include behavior, routines, values, preferences, requirements, users, and the like. The strategic goals include security, disaster management, continuity of services, and strengthening of the higher education curve

4- Change in policies: It is also an important factor as it indicates the need to change the policies adopted by the city government. This change includes regulations, economic instruments, governance, and agreements. And making legislative and legal amendments to develop proposals for changing policies.

**The third topic**

**Neom city is a model of smart cities**

The city of Neom is a Saudi project for a cross-border city planned for its construction, launched by Prince Muhammad bin Salman Al Saud, Crown Prince of Saudi Arabia, on Tuesday 4 Safar 1439 AH corresponding to October 24, 2017 and the project is located in the far northwest of Saudi Arabia, and extends 460 km on the coast of the Red Sea, and aims The project is within the framework of the ambitious aspirations of Vision 2030 to transform the Kingdom into a leading global model in various aspects of life, by focusing on bringing value chains in industries and technology within the project. The first phase of NEOM will be completed by 2025. The project was supported by the Saudi Public Investment Fund with a value of $ 500 billion, and local and international investors.([1])

The Neom Company, which was established in January 2019, undertakes the development and supervision of the NEOM region. It is a fully paid-up joint stock company owned by the Public Investment Fund. The company will establish new cities and complete infrastructure for the region, including a port, an airport network, industrial zones, innovation centers to support the arts, and innovation centers that support the business sector, in addition to developing the targeted economic sectors. In October 2018, the CEO of the project announced the operation of the first airport in Neom before the end of 2018, and then weekly flights to it at the beginning of 2019, provided that the

[1] NEOM .. Details of the largest Saudi project extended between 3 countries Sky News Arabia, published on October 24, 2017 and entered on October 24, 2017. Copy reserved April 21, 2020 on the Wayback Machine website.

airport will be one of the network of several airports that will be included in the project. The airport, which bears the ICAO airport code, received the first Saudi Airlines flight on January 10, 2019, via two Airbus commercial aircraft carrying 130 employees in the project[1].

Neom is the largest Saudi project, and the first capital city in the world, with investments of half a trillion dollars with the support of the Public Investment Fund. Its strategic location is an axis connecting the three continents of Asia, Europe and Africa, where 70% of the world's population can reach the site within a maximum of 8 hours.

It is planned to become one of the most important global economic and scientific capitals. The NEOM project focuses on nine specialized investment sectors, including: the future of energy and water, the future of mobility, the future of biotechnology, the future of food, the future of technical and digital sciences, the future of advanced industrialization, the future of media and media production, the future of entertainment, and the future of living. The first phase of the economic zone is scheduled to be completed in 2025, when it will be listed in the financial markets, while the initial public offering will take place before 203[2].

Neom Bay is the first inhabited area to be developed in Neom. The Neom Bay development strategy, approved in January 2019, is based on four main pillars, namely providing an ideal living and quality of life, creating a sophisticated lifestyle and a tourism and entertainment system, while the third and fourth pillars are to support innovation centers and innovation centers in order to achieve NEOM's economic goals([3]) .

As for the facilities provided, the city will include the workers' residential area. The area initially includes 3 residential complexes, each of which accommodates 10,000 workers, provided that in the future it will accommodate more than 100,000 workers, with the aim of facilitating the transfer of construction work to the project land[[4]] .

---

[1] The initial details of Neom airport reveal ... this is its code for the Civil Aviation Organization. "Sabq electronic newspaper. Archived from the original on December 15, 2019. Accessed on December 08, 2018

[2] Saudi Arabia's NEOM ... the first capitalist city in the world. El watan, December 2019.

[3] The founding council of NEOM directs to start developing «NEOM Bay».,; Saudi Press Agency, 17 January, 2019.

[4] «NEOM» provides the first investment opportunities in the project through contracts to build, finance and operate the residential area designated for labor, The Saudi Press Agency, October 13, 2019.

Energy and water will be through allocating areas from solar panels and energy storage networks. As for biotechnology, by focusing on biotechnological research, offering gene therapy, genomics, stem cell research, bionanotechnology and bioengineering.

As for food, it will be through finding solutions to produce fresh food without using water, and filtering seawater to make it drinkable.

Manufacturing at NEOM will depend on nanotechnology, 3D printing, the Internet of things, electric vehicles, robots and renewable materials, as well as smart mobility solutions from autonomous driving to autonomous aircraft and self-learning traffic systems.

The Line is also a series of interconnected cognitive societies enhanced by artificial intelligence, free of carbon emissions, no noise or pollution, or vehicles and streets, extending 170 kilometers from the coast of Neom in the northwest of the Kingdom and passing through the mountains and the NEOM desert in the east. The design aims to make walking an essential lifestyle, and the full mixed-use development will contribute to easy access to public facilities and parks, as well as the nature surrounding the communities. This unique design is a paradigm in the design of perceptual societies, as it restores human character to urban life and enables living in harmony with nature in the twenty-first century and beyond.

The project depends on a smart infrastructure that is in harmony with the surrounding environment, as it works completely on various types of renewable energy, which creates a healthy environment free from pollution and noise, with access to the surrounding environment within 5 minutes on foot from anywhere in the project.

The «The Line» project is an effective model in responding to the pressing challenges facing humanity. It is based on adopting innovative methods that rely on artificial intelligence and advanced technologies in building human-friendly cognitive societies, and puts community prosperity, nature conservation and sustainability as basic priorities in its design in line with its pillars and goals of NEOM.

The «The Line» project will form a solid foundation for building a knowledge economy to embrace competencies, scientific minds, and skills from various fields to serve humanity. The Line will contribute to NEOM by adding 180 billion Saudi riyals to the gross domestic product by 2030, and it will also create 380,000 jobs by 2030.

The «The Line» project is operated using 100% renewable energy, so that the responsibility for preserving the environment is an integral part of the legislative laws and regulations that promote sustainable practices at all levels.

It provides an infrastructure for services that will include high-speed transportation, shipping services, energy, water, health services, information technology, and others, so that it is integrated in a way that provides spaces for walking, and reduces noise, congestion, and pollution. It brings together parks, gardens, the environment and sustainable food production. So that they form cognitive societies that live in harmony with nature.

Where all businesses and societies are connected consistently through a digital framework that includes artificial intelligence and robots which in turn creates a platform for collective intelligence that enables continuous learning and growth — this smart system uses and analyzes 90% of the data. The digital infrastructure also guarantees the availability of all needs at hand, along with the continuous development and learning of societies.

The «The Line» project will be the driving wheel for the NEOM project, which is an innovation center that embraces companies and business owners from all over the world, and allows them to conduct research, adopt the latest technologies and market them on a commercial scale, which will contribute to achieving a better future for all.

By integrating trade into the heart of cognitive societies, The Line will help reshape the supply chain and supply chain system, facilitate new ways of working that foster innovation, empower innovators, and attract entrepreneurs.

The design of «The Line» is based on people first, and uses an advanced infrastructure that contains the latest technologies to be an effective model that contributes to solving the challenges facing the world today. The Line will support Neom to become an economic engine for the region and the world through innovation in developing several sectors, such as mobility, clean energy, environment, and technology (such as artificial intelligence and robotics) with a sustainable methodology.

**Conclusion**

Artificial Intelligence technology is an imperative strategic technology that works to obtain greater efficiency and new opportunities to achieve the competitive advantage of many business organizations. With artificial

intelligence, organizations can accomplish more tasks in less time by supporting its modern applications, and through this study a set of results was reached, on the basis of which some recommendations were developed.

**First: the results.**

The study reached a number of results, as follows.

1- Artificial intelligence began as theories and philosophy, then became rules and laws governing machine intelligence, and then became learning algorithms, but today it came out of its entire cloak and is no longer just a science or algorithms only, but has become an industrial revolution that can be used in various fields.

2- AI has many advantages, most notably: improving the decision-making process, solving all administrative problems, reducing costs, and improving quality.

3- The city of NEOM in the Kingdom of Saudi Arabia is a model for a smart city enhanced with modern technologies and based on artificial intelligence applications.

**Secondly— recommendations:**

1— Trying to benefit from the experiences of the leading countries in the field of AI applications

2— Following and keeping abreast of recent developments in these fields, as the scientific arena witnesses developments and adjustments every day that make these systems more effective.

3— The various organizations active in various fields should apply these methods and models and benefit from the pioneering international experiences in this field.

4— Exerting more efforts for technological innovations through training in the skills of dealing with robotic technologies and artificial intelligence.

**Хотько Ольга Александровна,**
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры экологического и аграрного права Белорусского государственного университета, Республика Беларусь, г. Минск

# Теоретические основания законодательного регулирования интеллектуальных транспортных систем в контексте правового обеспечения экологической безопасности и устойчивого развития государства и общества

*Аннотация.* В статье рассматриваются вопросы правового обеспечения интеллектуальных транспортных систем, особенности их использования и взаимосвязь с экологической безопасностью. Среди объектов транспортной деятельности интеллектуальные транспортные системы являются наименее изученным объектом с точки зрения их эксплуатации в рамках правового механизма обеспечения экологической безопасности. Автор приходит к выводу о целесообразности законодательного закрепления новейших технологий транспортной отрасли для снижения вредного воздействия на окружающую среду.

*Ключевые слова:* правовое обеспечение, устойчивое развитие, экологическая безопасность, интеллектуальные транспортные системы, законодательное регулирование, эколого-правовые требования.

**Olga A. Khot'ko**,
PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Chair of Environmental and Agricultural Law of Belarusian State University, Republic of Belarus, Minsk city

# Theoretical foundations of the legislative regulation of intelligent transport systems in the context of the legal support of environmental safety and sustainable development of the state and society

*Abstract.* The article deals with the issues of legal support of intelligent transport systems, the features of their use and the relationship with of environmental protection. Among the objects of transport activity, intelligent transport systems are the least studied object from the point of view of their operation within the framework of the legal mechanism of environmental protection and envi-

ronmental safety. The author comes to the conclusion that it is advisable to use the latest technologies in the transport industry in order to reduce the harmful impact on the environment.

*Keywords:* legal support, sustainable development, environmental safety, intelligent transport systems, legislative regulation, environmental and legal requirements.

В современном мире интеллектуальные транспортные системы получают все более широкое распространение, выступая инструментом обеспечения качества транспортных услуг, их доступности, повышения уровня безопасности транспортной системы, интеграции данной системы в мировое пространство, а также снижения вредного воздействия на окружающую среду. Вместе с тем «развитие интеллектуальных транспортных систем сдерживается в связи с отсутствием законодательства в данной области» [1]. В литературе уделяется особое внимание значению для транспортной инфраструктуры проектов, основанных на глобальных технологических изменениях, что способствует «с помощью искусственного интеллекта организовать логистику и не только» [2]. Однако анализ взаимосвязи интеллектуальных транспортных систем и обеспечения экологической безопасности в юридической науке не осуществлен, институциональные основы управления в данной сфере, являясь составляющей правовой модели обеспечения экологической безопасности, не сложились. Вышесказанное доказывает актуальность и научную новизну исследования указанной проблематики.

В процессе развития транспортных технологий интеллектуальные транспортные системы сформировались как направление, включающее совокупность информационных систем автоматизации, взаимосвязанных с транспортными средствами, объектами транспортной инфраструктуры, суть которого — в обеспечении безопасности и эффективности транспортной деятельности. Интеллектуальные транспортные системы позволяют получить различные виды информации, однако отличаются способностью «проявлять активность при отсутствии воздействия или прямых указаний человека» [3, с. 44]. А. А. Молчанов утверждает, что правовое обеспечение в данной области «должно способствовать развитию новых технологий в этой сфере» [4] и отмечает, что наиболее точное определение термина «интеллек-

туальные транспортные системы» содержится в Директиве № 2010/40/ EU Европейского парламента и Совета от 7 июля 2010 г. «О рамках внедрения интеллектуальных транспортных систем в области автомобильного транспорта и для взаимодействия с другими видами транспорта». Вместе с тем транспортный сектор все еще остается значительным источником загрязнения воздуха, основным источником шума, а усилия по ограничению его воздействия на окружающую среду в Европе «недостаточны для достижения долгосрочных целей политики ЕС в области климата и окружающей среды» [5].

Однако, нам, как странам — участницам Евразийского экономического союза, следует исходить из решения Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19, в котором закреплено понятие интеллектуальной транспортной системы, предусматривающее в качестве их основного предназначения «повышение безопасности и эффективности транспортного процесса» [6]. Так, применение информационных и коммуникационных технологий в сфере дорожного транспорта, включая инфраструктуру, позволяет оценить транспортную доступность, способность снизить аварийность и транспортные потоки, и на этой основе систематизировать информацию с целью принятия оптимальных решений. Таким образом, без инновационных разработок невозможно комплексно изучить функционирование транспортной системы. Одним из результатов таких новых технологий можно рассматривать заинтересованность в использовании общественного транспорта, что, в свою очередь, выступает эффективным средством обеспечения экологической безопасности, поскольку позволяет уменьшить количество транспорта и выбросов загрязняющих веществ. Интеллектуальные транспортные системы не относятся к правовым средствам, однако имеются успешные примеры в Европейском Союзе использования недорогих устройств для измерения местных уровней загрязнения воздуха и подчеркивается потенциал таких устройств для решения вопросов о качестве воздуха [7]. Соответственно, их использование предполагает и изменения правовых требований в сфере охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, которые «должны получить отражение в нормативных правовых актах» [8, с. 13]. Такое суждение обусловлено тем, что для устойчивого развития транспортной системы города необходимо обеспечение природоохранных требований

[10]. Также и устойчивое развитие государства и общества требует реализации особых мер по снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду, ведь именно транспорт в наибольшей степени влияет на здоровье человека. Таким образом, представляется целесообразным дополнить систему эколого-правовых требований необходимостью применения интеллектуальных транспортных систем, что позволит выявить наиболее загрязненные районы в городах и применить специальные правовые и иные средства экологической безопасности, своевременно провести мероприятия по снижению вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух и иные компоненты природной среды.

Исследователями в области технических наук указываются следующие задачи, решаемые интеллектуальными транспортными системами: интерпретация, диагностика, мониторинг, проектирование, прогнозирование, обучение, поддержка, принятие решений и др. [3] Правовой механизм охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности включает ряд элементов, способствующих снизить воздействие на окружающую среду антропогенных объектов и не допустить ее изменения. На наш взгляд, интеллектуальные транспортные системы служат одним из необходимых средств осуществления мониторинга окружающей среды, что позволяет осуществлять оценку изменений и прогноз состояния окружающей среды. Инновационные разработки на транспорте дополнительно содействуют проведению контроля при государственном техническом осмотре и при проведении выборочных проверок транспортных средств, установлению ограничений и приостановления эксплуатации автомобильных транспортных средств. Может осуществляться производственный контроль в процессе производства, хранения, транспортирования и реализации транспортных средств, выполнения работ и оказания услуг. Кроме того, знания и подготовка специалистов транспортной отрасли связаны с экологическим образованием [9], поскольку именно специальные знания об обеспечении экологической безопасности при должном применении «умных систем» могут способствовать снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду. Отметим, что такой элемент в рамках механизма эколого-правового регулирования является необходимым, с 2018 г. в Белорусском национальном техническом университете ведется обу-

чение студентов по специальности «Эксплуатация интеллектуальных транспортных систем на автомобильном и городском транспорте» с изучением правовых дисциплин.

Изложенное в настоящем исследовании позволяет сделать вывод о необходимости учета и применения интеллектуальных транспортных систем в системе правового обеспечения экологической безопасности. На этом основании, полагаем, во-первых, следует дополнить закрепленные в Законе Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» требования, предъявляемые к транспортной деятельности, требованием применения интеллектуальных транспортных систем в целях определения воздействия транспорта на окружающую среду для анализа данных и установления средств экологической безопасности. Такое положение представляется целесообразным и для одноименного российского закона, тем более, что в нем предусмотрены требования в области охраны окружающей среды при производстве и эксплуатации автомобильных и иных транспортных средств. Во-вторых, применение интеллектуальных транспортных систем представляется целесообразным в рамках реализации элементов механизма обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, в частности, таких, как мониторинг окружающей среды, прогнозирование обеспечения экологической безопасности с учетом воздействия транспортной деятельности на окружающую среду, контроль в области охраны окружающей среды, поскольку они позволяют с помощью интеллектуальных транспортных систем выявить направления снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и тем самым скоординировать действия государственных органов в обеспечении устойчивого развития государства.

**Литература**

1. Панамарева, О. Н. Интеллектуальные транспортные системы — инструмент повышения эффективности экономики России в целом // Общество: политика экономика, право. — 2012. — № 2. — С. 96—103.

2. Чеботарева, А. А. Обеспечение транспортной безопасности: организационно-правовые проблемы и цифровые решения / А. А. Чеботарева, В. Е. Чеботарев // Актуальные проблемы транспортного права и транспортной безопасности в контексте современных вызовов и угроз: сб. научн. трудов Международной научно-практ. конф., 30 июня 2020 г., Рос. ун-т транспорта. Москва, 2020. — С. 54—59.

3. Маркелов, В. М. Интеллектуальные транспортные системы как инструмент управления / В. М. Маркелов, И. В. Соловьев, В. Я. Цветков // Государственный советник. — 2014. — № 3. — С. 42—49.

4. Молчанов, А. А. Некоторые правовые аспекты и проблемы использования интеллектуальных транспортных систем // Аграрное и земельное право. — 2018. — № 2. — С. 21—27.

5. Transport: increasing oil consumption and greenhouse gas emissions hamper EU progress towards environment and climate objectives // https://www.eea.europa.eu/publications/transport-increasing-oil-consumption-and (дата обращения: 18 января 2021 г.).

6. Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза : решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19.

7. Assessing air quality through citizen science // https://www.eea.europa.eu/publications/assessing-air-quality-through-citizen-science (дата обращения: 18 января 2021 г.).

8. Капский, Д. В. Правовые основы транспортной деятельности: учебное пособие / Д. В. Капский, О. А. Хотько. — Минск : Выш. школа, 2019.

9. Хотько, О. А. К вопросу о повышении уровня экологической культуры, экологического образования и просвещения: новые современные взгляды в правовой науке // Право и образование. — 2020.— № 5. — С. 48—57.

10. Эфендиев, Т.С., Ивакин, В.И. Административная ответственность за экологические правонарушения на транспорте// Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4(32). — С. 104—109.

**Фадуа Тамтам,**
Амина Тураби, Национальная школа прикладных наук,
Лаборатория системной инженерии и поддержки принятия решений,
80000, Марокко

# Основы оценки гибкости людских ресурсов в эпоху цифровой трансформации

**Fadoua Tamtam**,
Amina Tourabi, National School of Applied Sciences, Systems Engineering and Decision Support Laboratory, 80000, Morocco

# In the era of digital transformation: a framework for assessing human resources agility

*Abstract.* In today's Moroccan business environment, companies need to implement organization agility by developing an agile workforce that is able to deal with the environment volatility. Thus, the agile workforce concept has been appeared as a necessary and sufficient condition to achieve agility. Focusing on agile enablers influencing workforce agility is an important area but currently there is limited literature available. Acknowledging its importance, we continued our literature exploration in order to identify the enablers of workforce agility. Then, we describe a list of four enablers with different criteria and attributes. This paper further proposed fuzzy logic approach to evaluate different measures of the workforce agility. The results suggest that engagement, knowledge sharing, acceptance of changes and self-motivation are the most important attributes of agile workforce. Apart from that, different agile workforce attributes need to be improved in order to achieve the extremely agile level of the workforce.

*Keywords:* Human resources agility, agility enabler, fuzzy logic.

## 1. Introduction

For many years, unexpected and dynamic changes [2] represent a common reality facing many organizations from different sizes and sectors. This volatility makes traditional approaches useless for fulfilling current organizational goals. Under this pressure [3], enterprises need to implement agility in order to achieve profitability [4]. The agility means the ability to quickly respond and adapt to volatile market environments. According to the different definitions of "agility" proposed in the literature

[2], agility includes different competitive criteria like speed, flexibility, innovation, adaptability, proactivity, quality, productivity, profitability, customization, and knowledge [3] which help to focus on products and services driven by customer instead of those driven by the company [5].

The successful implementation of agility requires adapting all enterprise elements such as goals, technology and people to the unexpected changes [2]. Thus, agility concept has been extended to cover different organization areas. Within this paper [5], the term workforce agility appeared as the employee ability to adapt and evolve quickly by providing innovative solutions to different problems during any phase of the company project/program. Therefore, agile workforce needs to exhibit sufficient skills [6] which have been implicitly mentioned in Zhang and Sharifi [7] definition: Agile workforce is knowledge worker [3] with a broad vision and who is able to deal with environmental turbulence by capturing the advantageous side of these changes [8]. The same definition was presented by others researchers like Breu, et al. [5] who defined the concept as environmental responsiveness to market volatility [9], also Patil and Suresh [6] defined it as the ability to respond to customer needs and uncertain changes within the stipulated time.

From the literature review, the agile workforce is an essential facet of the overall agility level of the organization [3] since it allows to achieve different organizational benefits [5]. However, there was less focus on the theoretical and empirical validation of workforce agility enablers [5]. The main aim of the present paper is to identify the crucial factors influencing the workforce agility [6]. The following section develops a list of four workforce agility enablers by identifying their criteria and attributes from the literature [5].

## 2. Literature review: Enablers of the agile workforce

After reviewing the literature, four enablers have been identified as important factors playing a crucial role in improving the workforce agility.

Individually, to be agile, the workforce needs to be adaptable or flexible. Then, an agile workforce needs to be proactive [6], which means self-anticipating the activities influencing positively the changes [2]. Also, workforce with innovative behavior is an agile workforce who can identify the need for a new product/service/process/technology or improving those existing..

From what was mentioned previously, the workforce handles multiple tasks or programs simultaneously, which means the workforce needs to focus on the most important ones for his work. If the working conditions are stressful, the workforce should be resilient. Other behaviors should be demonstrated by the agile workforce as getting knowledge of marketplace, business environment, organization operations and future priorities. These behaviors are grouped under the name business orientation. Also, it is important for agile workforce to achieve multiple competencies as those related to management, business process change, technical [6], information technology or software which were identified by Breu et al. [5,6]. Other researchers have identified responsiveness and intelligence as the main attributes of agility. Also, highly motivated and informed workforce is beneficial for the organization success.

Collectively, agile workforce needs to cooperate and share knowledge with internal or external groups which ensures fluid information, communication and knowledge flow across these groups which is important for agile team [6].

Table 1 summarizes enablers, criteria and attributes discussed in the workforce agility literature [5].

*Table 1*

**Workforce agility enablers** (Adapted from [2, 3, 6])

| Workforce agility enablers | Workforce agility criteria | Workforce agility attributes |
|---|---|---|
| Workforce status ($E_1$) | Adaptability/ Flexibility ($E_{11}$) | Simultaneously work on multiple work assignments within program or across different groups in organization ($E_{111}$) |
| | | Move quickly from role to role, to new tasks and responsibilities ($E_{112}$) |
| | | Engage and disengage often and easily with others with a singular focus on task accomplishment as per requirement ($E_{113}$) |
| | | Having interpersonal and cultural adaptability ($E_{114}$) |
| | | Acquire skills of professional flexibility ($E_{115}$) |

| | | |
|---|---|---|
| | | Constant and quick learning of new skills, technologies, and procedures ($E_{116}$) |
| | | Acceptance rate of the workforce to altered working time or work locations ($E_{117}$) |
| | Competency/ Self-awareness ($E_{12}$) | Developing new skills or competencies within a short span ($E_{121}$) |
| | | Developing new skills in business process change ($E_{122}$) |
| | | Developing new management skills ($E_{123}$) |
| | | Developing new technical skills ($E_{124}$) |
| | | Developing new skills in information technology ($E_{125}$) |
| | | Developing new software skills ($E_{126}$) |
| | | Comprehension of new ideas, knowledge, or technologies ($E_{127}$) |
| | | Creativity and innovation in problem-solving ($E_{128}$) |
| Workforce autonomy ($E_2$) | Proactivity ($E_{21}$) | Dynamically explore new opportunities ($E_{211}$) |
| | | Identify and anticipate problems related to change ($E_{212}$) |
| | | Accomplish the promising goals ($E_{213}$) |
| | | Personal initiative ($E_{214}$) |
| | | Solution of the change related problems ($E_{215}$) |
| | Innovation ($E_{22}$) | Continuously work towards gaining proficiency in multiple competency areas ($E_{221}$) |
| | | Share the gained knowledge with its partners and collaborators ($E_{222}$) |
| | | Exploring into new markets ($E_{223}$) |
| | | Generates new ideas to tackle the unidentified change requests made by customers ($E_{224}$) |
| | | Generates new ideas to come out of the ambiguous situations faster ($E_{225}$) |
| | Resiliency ($E_{23}$) | Taking calculated risks ($E_{231}$) |
| | | Coming out comfortably from ambiguous situations quickly ($E_{232}$) |
| | | Positive attitude to change, to new ideas and technology ($E_{233}$) |
| | | Tolerance to stressful and uncertain situations ($E_{234}$) |
| | Intelligence/ Responsiveness [6] ($E_{24}$) | Quick response to changing customer needs and market conditions ($E_{241}$) |
| | | Sensing changes ($E_{242}$) |
| | | Execute things smoothly ($E_{243}$) |
| | Quickness/ Speed ($E_{25}$) | Shorter transition or recovery time ($E_{251}$) |
| | | Faster completion time ($E_{252}$) |
| | | Products or services delivery speed ($E_{253}$) |

| | | |
|---|---|---|
| | | Problem-solving speed ($E_{254}$) |
| Workforce job ($E_3$) | Focus ($E_{31}$) | Set priorities while handling multiple programs ($E_{311}$) |
| | | Set priorities to drive towards solutions ($E_{312}$) |
| | | Demonstrate a strong sense of urgency to deliver a set goal ($E_{313}$) |
| | | Demonstrate right focus ($E_{314}$) |
| | Business Orientation ($E_{32}$) | Get knowledge of marketplace ($E_{321}$) |
| | | Get knowledge of business environment ($E_{322}$) |
| | | Get knowledge of the organization's operations ($E_{323}$) |
| | | Get knowledge of future priorities ($E_{324}$) |
| | | Get aligned with the organizational values ($E_{325}$) |
| | Informative ($E_{33}$) | Serious information seekers ($E_{331}$) |
| | | Keep informed in order to achieve the objectives or clarify problems ($E_{332}$) |
| | | Personally undertake research, analysis or investigation ($E_{333}$) |
| | | Use contacts or information networks to obtain useful information about technologies and processes related to programs they are working on ($E_{334}$) |
| Workforce involvement ($E_4$) | Collaboration ($E_{41}$) | Ability to collaborate with other teams, functions and organizations ($E_{411}$) |
| | | Avoid duplication of efforts ($E_{412}$) |
| | | Use decision-makers from different domains ($E_{413}$) |
| | | Smooth flow of knowledge and information across the boundaries of groups ($E_{414}$) |
| | | Willingness to enter unexpected collaborations ($E_{415}$) |
| | | Tolerance to different or new opinions of people from other disciplines ($E_{416}$) |
| | | Tolerance to different or new approach in collaboration ($E_{417}$) |
| | | Ease of communication ($E_{418}$) |
| | | Autonomy in collaboration ($E_{419}$) |
| | Self-motivation/ Ownership ($E_{42}$) | Self-motivation for seeking solutions to change issues ($E_{421}$) |
| | | Workforce needs possibility of growth ($E_{422}$) |
| | | Workforce needs recognition ($E_{423}$) |
| | | Workforce needs advancement ($E_{424}$) |
| | | Workforce needs technical supervision ($E_{425}$) |
| | | Pursue goals in the face of setbacks ($E_{426}$) |

3. Fuzzy logic approach to measure workforce agility of a Moroccan company

Acknowledging the importance of workforce agility, it has been assessed through several means such as [10] fuzzy logic, exploratory methodology, descriptive statistics, mathematical modeling and discriminate analysis [11].

Due to the ill-defined and vague indicators which exist within agility assessment [12], the decision-makers are unable to make a significant measurement when available information is scarce [13]. Thus, fuzzy logic has been widely used to handle real-life problems which are subjective, vague, and imprecise in nature [14]. These phenomena can be assessed only by linguistic values rather than numerical terms [13]. Using fuzzy concepts, each linguistic term can be associated with membership function [12]. When it is easy to determine an exact membership function we can use only type-1 fuzzy logic system, which means in our circumstances we don't need to evaluate the workforce agility measures by type-2 fuzzy logic system.

## 4. Fuzzy logic application

### *4.1. About the company*

The proposed assessment has been done for an industrial company (hereafter referred as Indus_Comp) at southern part of Morocco [15]. Indus_Comp was started in 1999 and it designs and develops products dedicated to individual homes and professional projects. Currently Indus_Comp faces the challenges of modernization and competition and it should be able to offer an unlimited choice of products and service. In order to sustain in this agile environment, Indus_Comp needs to identify the weaker enablers [12] which can affect its competitive positioning.

In this context, and according to the hierarchical composition of the company, a questionnaire has been distributed to five decision-makers of Indus_Comp. The collected data are provided below [15].

### *4.2. Results and discussion*

Each decision-maker has been instructed to express the suitable linguistic variables (Table 2) in terms of importance weight and performance rating against each agile workforce attribute. The linguistic scale has been furnished in Table 3. Then, these linguistic variables have been converted into fuzzy intervals (Table 4). The next step is to calculate the aggregated importance weights and aggregated performance ratings of the agile work-

force criteria and enablers (Table 5). Finally, we obtained the fuzzy workforce agility index and fuzzy performance importance index of all the attributes (FPII) [15]. A detailed description of fuzzy logic application is given as follows [16]:

- Step 1: Identification of agile workforce enablers, criteria and attributes [17]: From the literature, four enablers, twelve criteria and sixty-four attributes were identified (Table 1).
- Step 2: Collection of performance rating and importance weights of agile workforce attributes: Five decision-makers (DM1, DM2,…, DM5) from Indus_Comp were asked to provide the required detail [15] in terms of linguistic variables (Table 2).

*Table 2*

**Fuzzy calculation of agile workforce enablers**

| Agile Workforce attributes | Importance weight | | | | | Performance rating | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $DM_1$ | $DM_2$ | $DM_3$ | $DM_4$ | $DM_5$ | $DM_1$ | $DM_2$ | $DM_3$ | $DM_4$ | $DM_5$ |
| $E_{111}$ | M | H | M | VL | VL | G | F | F | F | VP |
| $E_{112}$ | H | H | FH | FH | H | G | F | F | F | VG |
| $E_{113}$ | M | H | FL | M | M | VG | E | F | G | G |
| $E_{114}$ | M | M | M | M | M | F | F | F | G | G |
| $E_{115}$ | H | M | FH | M | FH | F | F | G | VG | VG |
| $E_{116}$ | H | FH | M | H | FH | P | F | P | G | F |
| $E_{117}$ | FH | H | FH | M | FH | W | W | P | F | P |
| $E_{121}$ | H | H | M | FH | H | W | W | VP | F | F |
| $E_{122}$ | M | H | H | FH | H | G | VG | E | E | G |
| $E_{123}$ | VH | H | H | VH | H | G | F | G | G | VG |
| $E_{124}$ | H | FH | H | FH | FH | E | E | G | F | E |
| $E_{125}$ | H | FH | H | FH | H | G | G | G | VG | G |
| $E_{126}$ | FH | M | FH | M | FH | F | G | F | F | G |
| $E_{127}$ | H | M | M | M | H | G | G | G | VG | F |
| $E_{128}$ | VH | H | H | VH | VH | VP | F | P | P | G |
| $E_{211}$ | H | FH | M | FH | H | W | F | G | F | G |
| $E_{212}$ | H | H | H | FH | H | G | VG | G | F | F |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $E_{213}$ | FH | M | FH | FH | M | W | W | F | G | VP |
| $E_{214}$ | FH | FH | FH | FH | FH | VP | P | P | F | P |
| $E_{215}$ | VH | H | H | VH | H | F | G | E | VG | E |
| $E_{221}$ | H | FH | H | FH | FH | VP | P | W | F | F |
| $E_{222}$ | FL | M | FL | FL | M | VG | F | E | F | G |
| $E_{223}$ | H | FH | H | M | FH | W | VP | G | E | G |
| $E_{224}$ | H | M | M | FH | H | VP | F | F | W | E |
| $E_{225}$ | FH | H | H | H | FH | F | G | E | VG | G |
| $E_{231}$ | H | FL | H | M | H | F | F | VG | F | G |
| $E_{232}$ | M | M | FH | H | FL | G | E | F | G | F |
| $E_{233}$ | H | VH | FH | FL | FL | E | VG | G | E | E |
| $E_{234}$ | VH | M | VH | H | VH | VP | P | P | W | G |
| $E_{241}$ | H | FH | VH | H | H | VP | G | E | G | G |
| $E_{242}$ | H | FH | M | H | M | F | VG | VG | G | VG |
| $E_{243}$ | FH | FH | FH | FH | FH | VP | VG | F | G | F |
| $E_{251}$ | FH | M | FH | FH | M | W | W | VP | F | VP |
| $E_{252}$ | H | FH | H | FH | M | G | F | G | VG | E |
| $E_{253}$ | H | M | FH | H | H | W | W | G | F | G |
| $E_{254}$ | FH | M | H | FH | FH | VP | P | W | P | F |
| $E_{311}$ | H | FH | H | FH | M | G | F | P | VP | G |
| $E_{312}$ | FH | FH | H | FH | H | P | W | F | G | P |
| $E_{313}$ | H | H | H | H | H | W | W | F | F | P |
| $E_{314}$ | VH | H | VH | VH | H | F | G | P | P | P |
| $E_{321}$ | FH | H | FH | M | FH | E | VG | G | E | F |
| $E_{322}$ | H | H | H | H | H | E | E | VG | F | F |
| $E_{323}$ | FH | M | H | H | H | P | F | F | G | VG |
| $E_{324}$ | H | FH | H | H | M | E | VG | G | F | G |
| $E_{325}$ | H | H | H | H | H | E | F | G | F | F |
| $E_{331}$ | H | M | M | M | M | W | W | F | G | F |
| $E_{332}$ | FH | FH | H | H | FH | W | P | VP | G | F |
| $E_{333}$ | H | FH | FH | H | H | E | E | E | G | E |
| $E_{334}$ | H | M | FH | M | H | VP | P | F | G | F |
| $E_{411}$ | H | FH | FH | FH | M | F | G | P | F | G |
| $E_{412}$ | H | FH | H | FH | M | F | E | VG | G | F |
| $E_{413}$ | H | FH | FH | H | H | G | F | F | E | G |
| $E_{414}$ | H | H | FH | H | M | VP | F | F | F | F |
| $E_{415}$ | FH | M | M | FH | FH | E | G | G | F | F |
| $E_{416}$ | H | FH | H | FH | FH | G | E | F | F | VG |
| $E_{417}$ | M | M | M | FH | FH | W | W | W | F | P |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $E_{418}$ | H | M | FH | FH | H | E | E | E | E | VG |
| $E_{419}$ | H | FH | H | H | H | E | VG | F | P | F |
| $E_{421}$ | M | H | M | M | FH | VG | G | F | E | E |
| $E_{422}$ | FH | FH | M | M | H | W | G | P | F | F |
| $E_{423}$ | H | M | M | M | FH | G | F | G | E | F |
| $E_{424}$ | FH | H | H | H | H | G | F | F | F | VG |
| $E_{425}$ | M | H | FH | H | H | E | G | F | P | VP |
| $E_{426}$ | FH | H | M | H | FH | W | VP | P | VP | F |

- Step 3: Matching the linguistic terms with the corresponding fuzzy intervals [16,17]: Table 3 presents linguistic terms and its appropriate fuzzy numbers for weight and ratings assignment [15] chosen from literature [10,16].

*Table 3*

**Fuzzy intervals for approximating linguistic terms** (Adapted from [16])

| • Importance Weight | | Performance Rating | |
|---|---|---|---|
| Linguistic variable | Fuzzy number | Linguistic variable | Fuzzy number |
| Very Low (VL) | (0, 0.05, 0.15) | Worst (W) | (0, 0.5, 1.5) |
| Low (L) | (0.1, 0.2, 0.3) | Very Poor (VP) | (1, 2, 3) |
| Fairly Low (FL) | (0.2, 0.35, 0.5) | Poor (P) | (2, 3.5, 5) |
| Medium (M) | (0.3, 0.5, 0.7) | Fair (F) | (3, 5, 7) |
| Fairly High (FH) | (0.5, 0.65, 0.8) | Good (G) | (5, 6.5, 8) |
| High (H) | (0.7, 0.8, 0.9) | Very Good (VG) | (7, 8, 9) |
| Very High (VH) | (0.85, 0.95, 1.0) | Excellent (E) | (8.5, 9.5, 10) |

- Step 4: Application of fuzzy calculations on the weight and rating of each agile attribute, criteria and enabler. First, we calculate the average fuzzy weight and average fuzzy performance rating of each agile attribute [10] as shown in the following example.

$E_{111}$ average fuzzy weight = [M+H+M+VL+VL]/5 = (0.3, 0.5, 0.7)/5, (0.7, 0.8, 0.9)/5, (0.3, 0.5, 0.7)/5, (0, 0.05, 0.15)/5, (0, 0.05, 0.15)/5 = (0.26, 0.38, 0.52)

$E_{111}$ average fuzzy performance rating = [G+F+F+F+VP]/5 = (5, 6.5, 8)/5, (3, 5, 7)/5, (3, 5, 7)/5, (3, 5, 7)/5, (1, 2, 3)/5 = (3.0, 4.7, 6.4)

Then, we calculate the rating of each agile criterion [10]. An example of this calculation is demonstrated below.

Example: Rating of the criterion $E_{11}$=[(3.0, 4.7, 6.4) ⊗ (0.26, 0.38, 0.52) ⊕ (4.2, 5.9, 7.6) ⊗ (0.62, 0.74, 0.86) ⊕ (5.7, 7.1, 8.4) ⊗ (0.36, 0.53, 0.70) ⊕ (3.8, 5.6, 7.4) ⊗ (0.3, 0.5, 0.7) ⊕ (5.0, 6.5, 8.0) ⊗ (0.46, 0.62, 0.78) ⊕ (3.0, 4.7, 6.4) ⊗ (0.54, 0.68, 0.82) ⊕ (1.4, 2.6, 4.0) ⊗ (0.50, 0.65, 0.80)] / [(0.26, 0.38, 0.52) ⊕ (0.62, 0.74, 0.86) ⊕ (0.36, 0.53, 0.70) ⊕ (0.3, 0.5, 0.7) ⊕ (0.46, 0.62, 0.78) ⊕ (0.54, 0.68, 0.82) ⊕ (0.50, 0.65, 0.80)] = (3.68, 5.27, 6.87)

*Table 4*

**Fuzzy calculation of the criteria rating**

| Agile workforce criteria | Agile workforce attributes | Average fuzzy performance rating | Average fuzzy weight | Criteria rating |
|---|---|---|---|---|
| $E_{11}$ | $E_{111}$ | (3.0, 4.7, 6.4) | (0.26, 0.38, 0.52) | (3.68, 5.27, 6.87) |
| | $E_{112}$ | (4.2, 5.9, 7.6) | (0.62, 0.74, 0.86) | |
| | $E_{113}$ | (5.7, 7.1, 8.4) | (0.36, 0.53, 0.70) | |
| | $E_{114}$ | (3.8, 5.6, 7.4) | (0.3, 0.5, 0.7) | |
| | $E_{115}$ | (5.0, 6.5, 8.0) | (0.46, 0.62, 0.78) | |
| | $E_{116}$ | (3.0, 4.7, 6.4) | (0.54, 0.68, 0.82) | |
| | $E_{117}$ | (1.4, 2.6, 4.0) | (0.50, 0.65, 0.80) | |
| $E_{12}$ | $E_{121}$ | (1.4, 2.6, 4.0) | (0.58, 0.71, 0.84) | (4.54, 5.97, 7.37) |
| | $E_{122}$ | (6.8, 8.0, 9.0) | (0.58, 0.71, 0.84) | |
| | $E_{123}$ | (5.0, 6.5, 8.0) | (0.76, 0.86, 0.94) | |
| | $E_{124}$ | (6.7, 8.0, 9.0) | (0.58, 0.71, 0.84) | |
| | $E_{125}$ | (5.4, 6.8, 8.2) | (0.62, 0.74, 0.86) | |
| | $E_{126}$ | (3.8, 5.6, 7.4) | (0.42, 0.59, 0.76) | |
| | $E_{127}$ | (5.0, 6.5, 8.0) | (0.46, 0.62, 0.78) | |
| | $E_{128}$ | (2.6, 4.1, 5.6) | (0.79, 0.89, 0.96) | |
| $E_{21}$ | $E_{211}$ | (3.2, 4.7, 6.3) | (0.54, 0.68, 0.82) | (2.46, 3.58 4.79) |
| | $E_{212}$ | (4.6, 6.2, 7.8) | (0.66, 0.77, 0.88) | |
| | $E_{213}$ | (1.8, 2.9, 4.2) | (0.42, 0.59, 0.76) | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | $E_{214}$ | (2.0, 3.5, 5.0) | (0.50, 0.65, 0.80) | |
| | $E_{215}$ | (6.4, 7.7, 8.8) | (0.76, 0.86, 0.94) | |
| $E_{22}$ | $E_{221}$ | (1.8, 3.2, 4.7) | (0.58, 0.71, 0.84) | (3.83, 5.19, 6.53) |
| | $E_{222}$ | (5.3, 6.8, 8.2) | (0.24, 0.41, 0.58) | |
| | $E_{223}$ | (3.9, 5.0, 6.1) | (0.54, 0.68, 0.82) | |
| | $E_{224}$ | (3.1, 4.4, 5.7) | (0.50, 0.65, 0.80) | |
| | $E_{225}$ | (5.7, 7.1, 8.4) | (0.62, 0.74, 0.86) | |
| $E_{23}$ | $E_{231}$ | (4.2, 5.9, 7.6) | (0.52, 0.65, 0.78) | (4.49, 5.90, 7.25) |
| | $E_{232}$ | (4.9, 6.5, 8.0) | (0.40, 0.56, 0.72) | |
| | $E_{233}$ | (7.5, 8.6, 9.4) | (0.49, 0.62, 0.74) | |
| | $E_{234}$ | (2.0, 3.2, 4.5) | (0.71, 0.83, 0.92) | |
| $E_{24}$ | $E_{241}$ | (4.9, 6.2, 7.4) | (0.69, 0.80, 0.90) | (4.84, 6.20, 7.53) |
| | $E_{242}$ | (5.8, 7.1, 8.4) | (0.50, 0.65, 0.80) | |
| | $E_{243}$ | (3.8, 5.3, 6.8) | (0.50, 0.65, 0.80) | |
| $E_{25}$ | $E_{251}$ | (1.0, 2.0, 3.2) | (0.42, 0.59, 0.76) | (2.85, 4.03, 5.32) |
| | $E_{252}$ | (5.7, 7.1, 8.4) | (0.54, 0.68, 0.82) | |
| | $E_{253}$ | (2.6, 3.8, 5.2) | (0.58, 0.71, 0.84) | |
| | $E_{254}$ | (1.6, 2.9, 4.3) | (0.50, 0.65, 0.80) | |
| $E_{31}$ | $E_{311}$ | (3.2, 4.7, 6.2) | (0.54, 0.68, 0.82) | (2.47, 3.94, 5.47) |
| | $E_{312}$ | (2.4, 3.8, 5.3) | (0.58, 0.71, 0.84) | |
| | $E_{313}$ | (1.6, 2.9, 4.4) | (0.7, 0.8, 0.9) | |
| | $E_{314}$ | (2.8, 4.4, 6.0) | (0.79, 0.89, 0.96) | |
| $E_{32}$ | $E_{321}$ | (6.4, 7.7, 8.8) | (0.50, 0.65, 0.80) | (5.29, 6.78, 8.15) |
| | $E_{322}$ | (6.0, 7.4, 8.6) | (0.7, 0.8, 0.9) | |
| | $E_{323}$ | (4.0, 5.6, 7.2) | (0.58, 0.71, 0.84) | |
| | $E_{324}$ | (5.7, 7.1, 8.4) | (0.58, 0.71, 0.84) | |
| | $E_{325}$ | (4.5, 6.2, 7.8) | (0.7, 0.8, 0.9) | |
| $E_{33}$ | $E_{331}$ | (2.2, 3.5, 5.0) | (0.38, 0.56, 0.74) | (4.01, 5.22, 6.44) |
| | $E_{332}$ | (2.2, 3.5, 4.9) | (0.58, 0.71, 0.84) | |
| | $E_{333}$ | (7.8, 8.9, 9.6) | (0.62, 0.74, 0.86) | |
| | $E_{334}$ | (2.8, 4.4, 6.0) | (0.50, 0.65, 0.80) | |
| $E_{41}$ | $E_{411}$ | (3.6, 5.3, 7.0) | (0.50, 0.65, 0.80) | (4.62, 6.04, 7.41) |
| | $E_{412}$ | (5.3, 6.8, 8.2) | (0.54, 0.68, 0.82) | |
| | $E_{413}$ | (4.9, 6.5, 8.0) | (0.62, 0.74, 0.86) | |
| | $E_{414}$ | (2.6, 4.4, 6.2) | (0.58, 0.71, 0.84) | |
| | $E_{415}$ | (4.9, 6.5, 8.0) | (0.42, 0.59, 0.76) | |
| | $E_{416}$ | (5.3, 6.8, 8.2) | (0.58, 0.71, 0.84) | |
| | $E_{417}$ | (1.0, 2.0, 3.3) | (0.38, 0.56, 0.74) | |
| | $E_{418}$ | (8.2, 9.2, 9.8) | (0.54, 0.68, 0.82) | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | $E_{419}$ | (4.7, 6.2, 7.6) | (0.66, 0.77, 0.88) | |
| $E_{42}$ | $E_{421}$ | (6.4, 7.7, 8.8) | (0.42, 0.59, 0.76) | (3.81, 5.30, 6.74) |
| | $E_{422}$ | (2.6, 4.1, 5.7) | (0.46, 0.62, 0.78) | |
| | $E_{423}$ | (4.9, 6.5, 8.0) | (0.42, 0.59, 0.76) | |
| | $E_{424}$ | (4.2, 5.9, 7.6) | (0.66, 0.77, 0.88) | |
| | $E_{425}$ | (3.9, 5.3, 6.6) | (0.58, 0.71, 0.84) | |
| | $E_{426}$ | (1.4, 2.6, 3.9) | (0.54, 0.68, 0.82) | |

After that, we calculate the rating of each agile enabler by using the same calculation method (Table 5). For example, the rating of the enabler $E_1$ is calculated as

$E_1$= [(3.68, 5.27, 6.87) ⊗ (0.5, 0.65, 0.8) ⊕ (4.54, 5.97, 7.37) ⊗ (0.7, 0.8, 0.9)] / [(0.5, 0.65, 0.8) ⊕ (0.7, 0.8, 0.9)] = (4.18, 5.66, 7.13)

*Table 5*

**Fuzzy calculation of the enablers rating**

| • Agile workforce enablers | Agile workforce criteria | Criteria rating | Fuzzy importance weight of the agile workforce criteria | Enabler rating | Fuzzy importance weight of the agile workforce enablers |
|---|---|---|---|---|---|
| $E_1$ | $E_{11}$ | (3.68, 5.27, 6.87) | (0.5, 0.65, 0.8) | (4.18, 5.66, 7.13) | (0.5, 0.65, 0.8) |
| | $E_{12}$ | (4.54, 5.97, 7.37) | (0.7, 0.8, 0.9) | | |
| $E_2$ | $E_{21}$ | (4.54, 5.97, 7.37) | (0.5, 0.65, 0.8) | (4.11, 5.46, 6.80) | (0.5, 0.65, 0.8) |
| | $E_{22}$ | (3.83, 5.19, 6.53) | (0.5, 0.65, 0.8) | | |
| | $E_{23}$ | (4.49, 5.90, | (0.5, 0.65, 0.8) | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 7.25) | | | |
| | $E_{24}$ | (4.84, 6.20, 7.53) | (0.5, 0.65, 0.8) | | |
| | $E_{25}$ | (2.85, 4.03, 5.32) | (0.5, 0.65, 0.8) | | |
| $E_3$ | $E_{31}$ | (2.47, 3.94, 5.47) | (0.5, 0.65, 0.8) | (4.08, 5.42, 6.74) | (0.5, 0.65, 0.8) |
| | $E_{32}$ | (5.29, 6.78, 8.15) | (0.7, 0.8, 0.9) | | |
| | $E_{33}$ | (4.01, 5.22, 6.44) | (0.5, 0.65, 0.8) | | |
| $E_4$ | $E_{41}$ | (4.62, 6.04, 7.41) | (0.5, 0.65, 0.8) | (4.21, 5.67, 7.07) | (0.5, 0.65, 0.8) |
| | $E_{42}$ | (3.81, 5.30, 6.74) | (0.5, 0.65, 0.8) | | |

- Step 5: Calculation of the fuzzy workforce agility index of Indus_Comp [17]: Using the same calculation method, we obtained

Fuzzy workforce agility index = [(4.18, 5.66, 7.13) ⊗ (0.5, 0.65, 0.8) ⊕ (4.11, 5.46, 6.80) ⊗ (0.5, 0.65, 0.8) ⊕ (4.08, 5.42, 6.74) ⊗ (0.5, 0.65, 0.8) ⊕ (4.21, 5.67, 7.07) ⊗ (0.5, 0.65, 0.8)] / [(0.5, 0.65, 0.8) ⊕ (0.5, 0.65, 0.8) ⊕ (0.5, 0.65, 0.8) ⊕ (0.5, 0.65, 0.8)] = (4.14, 5.55, 6.93)

- Step 6: Matching the fuzzy workforce agility index with the appropriate linguistic label [16,17]: From the literature, we selected five linguistic labels (slowly agile, fairly agile, agile, very agile, extremely agile) (Table 6) [16]. Then, we convert the index into the suitable label using Euclidean distance method [10]. This method calculate the distance from the index to each agility level as shown below [16]:

*Table 6*

**Linguistic labels and the corresponding fuzzy intervals**
(Adapted from [16])

| Level of agility | Fuzzy intervals |
|---|---|
| Slowly Agile | (0, 1.5, 3) |
| Fairly Agile | (1.5, 3, 4.5) |
| Agile | (3.5 5 6.5) |
| Very Agile | (5.5, 7, 8.5) |
| Extremely Agile | (7, 8.5, 10) |

D (FAI, Slowly Agile) = $\{(4.14- 0)^2 + (5.55- 1.5)^2 + (6.93- 3)^2\}^{1/2}$ = 7.00

D (FAI, Fairly Agile) = $\{(4.14- 1.5)^2 + (5.55- 3)^2 + (6.93- 4.5)^2\}^{1/2}$ = 4.40

D (FAI, Agile) = $\{(4.14- 3.5)^2 + (5.55- 5.0)^2 + (6.93- 6.5)^2\}^{1/2}$ = 0.95

D (FAI, Very Agile) = $\{(4.14- 5.5)^2 + (5.55- 7)^2 + (6.93- 8.5)^2\}^{1/2}$ = 2.53

D (FAI, Extremely Agile) = $\{(4.14- 7)^2 + (5.55- 8.5)^2 + (6.93- 10)^2\}^{1/2}$ = 5.13

The minimum distance between the index and the linguistic label was obtained for the "agile" label [10], as it is showed in figure 1.

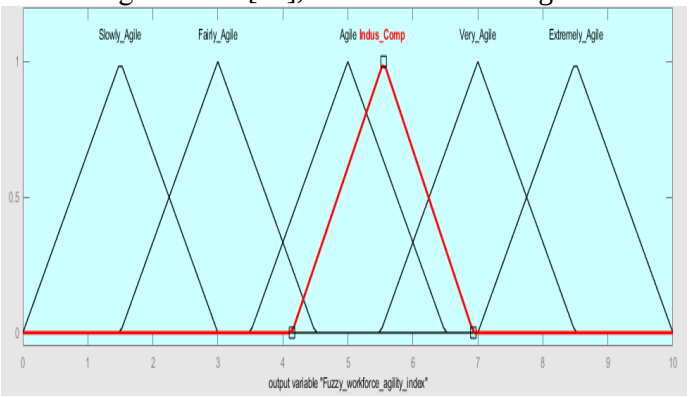



*Figure 1.* **Fuzzy workforce agility index of Indus-Comp**

- Step 7: Calculation of fuzzy performance importance index (FPII) and its score [10]: In order to improve the agility level, we calculate the FPII of each agile workforce attribute. Then, the score of each FPII represents its contribution to the agility of workforce. The score of the 64 FPIIs are presented in table 7. If the score is weak it means that the attribute doesn't contribute to the overall workforce agility [16] and vice versa.

An example of $FPII_{111}$ and its score are calculated as:

$FPII_{111} = [(1, 1, 1) — (0.26, 0.38, 0.52)] \otimes (3.0, 4.7, 6.4) = (2.22, 2.91, 3.07)$

Score of $FPII_{111} = (2.22 + 4 \times 2.91 + 3.07) / 6 = 2.82$

*Table 7*

**FPII and ranking score of the agile workforce attributes**

| Agile workforce attributes | FPII | Ranking score |
|---|---|---|
| $E_{111}$ | (2.22, 2.91, 3.07) | 2.82 |
| $E_{112}$ | (1.60, 1.53, 1.06) | 1.46 |
| $E_{113}$ | (3.65, 3.34, 2.52) | 3.25 |
| $E_{114}$ | (2.66, 2.80, 2.22) | 2.68 |
| $E_{115}$ | (2.70, 2.47, 1.76) | 2.39 |
| $E_{116}$ | (1.38, 1.50, 1.15) | 1.42 |
| $E_{117}$ | (0.70, 0.91, 0.80) | 0.86 |
| $E_{121}$ | (0.59, 0.75, 0.64) | 0.70 |
| $E_{122}$ | (2.86, 2.32, 1.44) | 2.26 |
| $E_{123}$ | (1.20, 0.91, 0.48) | 0.89 |
| $E_{124}$ | (2.81, 2.32, 1.44) | 2.25 |
| $E_{125}$ | (2.05, 1.77, 1.15) | 1.71 |
| $E_{126}$ | (2.20, 2.30, 1.78) | 2.20 |
| $E_{127}$ | (2.70, 2.47, 1.76) | 2.39 |
| $E_{128}$ | (0.55, 0.45, 0.22) | 0.43 |
| $E_{211}$ | (1.47, 1.50, 1.13) | 1.43 |
| $E_{212}$ | (1.56, 1.43, 0.94) | 1.37 |
| $E_{213}$ | (1.04, 1.19 1.01) | 1.13 |
| $E_{214}$ | (1.00, 1.22, 1.00) | 1.15 |
| $E_{215}$ | (1.54, 1.08, 0.53) | 1.06 |
| $E_{221}$ | (0.76, 0.93, 0.75) | 0.87 |

| | | |
|---|---|---|
| $E_{222}$ | (4.03, 4.01, 3.44) | 3.92 |
| $E_{223}$ | (1.79, 1.60, 1.10) | 1.55 |
| $E_{224}$ | (1.55, 1.54, 1.14) | 1.47 |
| $E_{225}$ | (2.17, 1.85, 1.18) | 1.79 |
| $E_{231}$ | (2.02, 2.06, 1.67) | 1.99 |
| $E_{232}$ | (2.94, 2.86, 2.24) | 2.77 |
| $E_{233}$ | (3.82, 3.27, 2.44) | 3.22 |
| $E_{234}$ | (0.58, 0.54, 0.36) | 0.52 |
| $E_{241}$ | (1.52, 1.24, 0.74) | 1.20 |
| $E_{242}$ | (2.90, 2.48, 1.68) | 2.42 |
| $E_{243}$ | (1.90, 1.85, 1.36) | 1.78 |
| $E_{251}$ | (0.58, 0.82, 0.77) | 0.77 |
| $E_{252}$ | (2.62, 2.27, 1.51) | 2.20 |
| $E_{253}$ | (1.09, 1.10, 0.83) | 1.05 |
| $E_{254}$ | (0.80, 1.01, 0.86) | 0.95 |
| $E_{311}$ | (1.47, 1.50, 1.12) | 1.43 |
| $E_{312}$ | (1.01, 1.10, 0.85) | 1.04 |
| $E_{313}$ | (0.48, 0.58, 0.44) | 0.54 |
| $E_{314}$ | (0.59, 0.48, 0.24) | 0.46 |
| $E_{321}$ | (3.20, 2.69, 1.76) | 2.62 |
| $E_{322}$ | (1.80, 1.48, 0.86) | 1.43 |
| $E_{323}$ | (1.68, 1.62, 1.15) | 1.55 |
| $E_{324}$ | (2.39, 2.06, 1.34) | 1.99 |
| $E_{325}$ | (1.35, 1.24, 0.78) | 1.18 |
| $E_{331}$ | (1.36, 1.54, 1.30) | 1.47 |
| $E_{332}$ | (0.92, 1.01, 0.78) | 0.96 |
| $E_{333}$ | (2.96, 2.31, 1.34) | 2.26 |
| $E_{334}$ | (1.40, 1.54, 1.20) | 1.46 |
| $E_{411}$ | (1.80, 1.85, 1.40) | 1.77 |
| $E_{412}$ | (2.44, 2.18, 1.48) | 2.11 |
| $E_{413}$ | (1.86, 1.69, 1.12) | 1.62 |
| $E_{414}$ | (1.09, 1.28, 0.99) | 1.20 |
| $E_{415}$ | (2.84, 2.66, 1.92) | 2.57 |
| $E_{416}$ | (2.23, 1.97, 1.31) | 1.90 |
| $E_{417}$ | (0.62, 0.88, 0.86) | 0.83 |
| $E_{418}$ | (3.77, 2.94, 1.76) | 2.88 |
| $E_{419}$ | (1.60, 1.43, 0.91) | 1.37 |
| $E_{421}$ | (3.71, 3.15, 2.11) | 3.07 |
| $E_{422}$ | (1.40, 1.56, 1.25) | 1.48 |

| | | |
|---|---|---|
| $E_{423}$ | (2.84, 2.66, 1.92) | 2.57 |
| $E_{424}$ | (1.43, 1.36, 0.91) | 1.30 |
| $E_{425}$ | (1.64, 1.54, 1.06) | 1.48 |
| $E_{426}$ | (0.64, 0.83, 0.70) | 0.78 |

After calculating the scores of the 64 FPIIs, the Indus_Comp management was consulted to decide the appropriate threshold in order to rank the attributes. Subsequently, threshold 1.1 was identified as the management scale [10,16], and sixteen attributes have a lower score than 1.1 (Table 7):

- Acceptance rate of the workforce to altered working time or work locations ;
- Tolerance to different or new approach in collaboration ;
- Creativity and innovation in problem-solving [3].
- Developing new skills or competencies within a short span ;
- Developing new management skills ;
- Continuously work towards gaining proficiency in multiple competency areas ;
- Shorter transition or recovery time ;
- Products or services delivery speed ;
- Problem-solving speed ;
- Set priorities to drive towards solutions ;
- Demonstrate a strong sense of urgency to deliver a set goal ;
- Demonstrate right focus ;
- Keep informed in order to achieve the objectives or clarify problems ;
- Pursue goals in the face of setbacks [6].
- Solution of the change related problems ;
- Tolerance to stressful and uncertain situations [2].

Conclusion

Our purpose was evaluating workforce agility. In the theoretical part we presented a conceptual model including four enablers, namely workforce status, workforce autonomy, workforce job and workforce involvement. In the empirical part we used the fuzzy logic. First, we collected data from decision-makers, then selected the appropriate fuzzy numbers for interpreting the linguistic variables, and calculated the fuzzy workforce agility index. Based on Euclidean distance computation, the workforce of In-

dus_Comp was agile. However, by calculating FPII and ranking different scores we identified the attributes needing some improvement so that the workforce of Indus_Comp could be extremely agile.

The contribution of this work is to help the companies to evaluate their existing level of the workforce agility by using the fuzzy logic. This method has take into account the ambiguity of each workforce agility enabler in order to calculate the overall workforce agility index. Then, the company could compare this index with that of competitors in order to identify its workforce attributes strengths and weaknesses.

Despite the above benefits, there are some limitations: In our case, the fuzzy logic depends mainly on the decision-maker only (one parameter) which excludes other employees perception who will have more detail on the technological or technical workforce attributes. Thus, taking into account other parameters can give a better tuning of results. Also, this method needs to be computerized in order to reduce time and errors that may be done in the calculation [15] or even to integrate the results provided by the fuzzy logic with other computing schemes like QFD (Quality Function Deployment), TISM (Total Interpretive Structural Modeling)…etc. For further research, this study should be conducted in different organizations of different sizes and sectors in order to carry out a comparative study. Apart from this, our conceptual model for workforce agility evaluation could also be extended in order to include other workforce aspects.

Conflict of Interest

The authors declare no conflict of interest.

Acknowledgment

The authors acknowledge the financial support of the National Centre for Scientific and Technical Research (CNRST) under the Excellence Research Scholarships Program.

**References**

1. Tamtam F., Tourabi A. “Agile capabilities in Moroccan companies: Criteria and practices,” in 2019 4th World Conference on Complex Systems (WCCS), Ouarzazate, Morocco, 2019 // https://doi: 10.1109/ICoCS.2019.8930721.

2. Sherehiy B., Karwowski W. The relationship between work organization and workforce agility in small manufacturing enterprises // International Journal of Industrial Ergonomics, 44(3), 466—473, 2014 // https:// doi.org/10.1016/j.ergon.2014.01.002.

3. Qin R., Nembhard D. A. Workforce agility in operations management // Surveys in Operations Research and Management Science, 20(2), 55—69, 2015 // https://doi.org/10.1016/j.sorms.2015.11.001.

4. Qin R., Nembhard D. A. Workforce agility for stochastically diffused conditions—A real options perspective // International Journal of Production Economics, 125(2), 324—334, 2010 // https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2010.01.006.

5. K. Breu, C. J. Hemingway, M. Strathern, D. Bridger, Workforce agility: the new employee strategy for the knowledge economy // Journal of Information Technology, 17(1), 21—31, 2002 // https://doi.org/10.1080/02683960110132070.

6. Patil M., Suresh M. Modelling the enablers of workforce agility in IoT projects: a TISM approach // Global Journal of Flexible Systems Management, 20(2), 157—175, 2019 // https://doi.org/10.1007/s40171-019-00208-7.

7. Zhang Z., Sharifi H. A methodology for achieving agility in manufacturing organisations // International Journal of Operations & Production Management, 20(4), 496—513, 2000 // https://doi.org/10.1108/01443570010314818.

8. Muduli A. Exploring the facilitators and mediators of workforce agility: an empirical study // Management Research Review, 39(12), 1567—1586, 2016 // https://doi.org/10.1108/MRR-10-2015-0236.

9. Bosco C. L. The relationship between environmental turbulence, workforce agility and patient outcomes. Ph.D Thesis, The University of Arizona, 2007.

10. Suresh M., Patri R. Agility assessment using fuzzy logic approach: a case of healthcare dispensary // BMC Health Services Research, 17(1), 394, 2017 // https://doi.org/10.1186/s12913-017-2332-y.

11. Alavi S., Abd D. Wahab, N. Muhamad, B. Arbab Shirani, "Organic structure and organisational learning as the main antecedents of workforce agility // International Journal of Production Research, 52(21), 6273—6295, 2014 // https://doi.org/10.1080/00207543.2014.919420.

12. Vinodh S., Devadasan S. R., Vasudeva Reddy B., Ravichand K. Agility index measurement using multi-grade fuzzy approach integrated in a 20 criteria agile model // International Journal of Production Research, 48(23), 7159—7176, 2010 // https://doi.org/10.1080/00207540903354419.

13. Tsai C.-S., Chen C.-W., Li C.-T. Align agile drivers, capabilities and providers to achieve agility: a fuzzy-logic QFD approach // in Supply Chain, V. Kordic, Ed. I-Tech Education and Publishing, 2008.

14. Lee C. K. M., Ru C. T. Y., Yeung C. L., Choy K. L., Ip W. H. Analyze the healthcare service requirement using fuzzy QFD // Computers in Industry, 74, 1—15, 2015 // https://doi.org/10.1016/j.compind.2015.08.005.

15. Sahu S. S. K. Agility evaluation in fuzzy environment. BTech Thesis, National Institute of Technology, 2013.
16. Lin C.-T., Chiu H., Tseng Y.-H. Agility evaluation using fuzzy logic // International Journal of Production Economics, 101(2), 353—368, 2006 // https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2005.01.011.
17. Deksnys M. Organizational agility in high growth companies. Ph.D Thesis, Mykolas Romeris University, 2018.

**Фарах Фейсал Альшахадат,**
Образовательное учреждение Аль-аль-Байт университет,
Юрист Стажер, Иордания

## Правовая природа искусственного интеллекта

**Farah Faisal Falah Alshahadat Al-Zarqaa**,
Educational institution Al al-bayt Universty,
Lawyer Trainee, Jordan

## The legal nature of artificial intelligence

*Abstract.* The use of artificial intelligence programs in different sectors raises many difficulties, especially with regard to the responsibility for the work of the programs and the extent to which legislation is comprehended and appropriate to accommodate the characteristics of these technologies. Based on this, the study sought to discuss the challenges that arise from the use of these challenges, and in particular to clarify the scope of the legal personality of these programs. This is done by studying the legal developments that are supposed to exist to understand the challenges facing the increasing use of artificial intelligence programs. Therefore, this research came to find out what artificial intelligence programs are, and to find out the legal status of artificial intelligence programs and the responsibilities they entail.

The researcher found the possibility of imparting legal personality without legal accountability for artificial intelligence programs, due to the inability to link the two ideas and apply them to these programs, as granting legal personality does not mean bearing legal accountability due to the privacy and nature of these programs and their difference from humans.

*Keywords:* artificial intelligence programs, possibility of imparting legal personality without legal accountability for artificial intelligence programs.

Artificial intelligence is the product of science and technology that is embodied in robots that are able to learn and organize through algorithms, neural networks and other tools, which makes it difficult to determine who is responsible for the damages that may result from their use .

Artificial intelligence is one of the facts that have become realistic and with a wide application that simulates and surpasses human intelligence. Most of the different areas of life have become dependent on artificial intelligence programs, as robots have been used in many fields, including the legal, medical, military and others.

The use of artificial intelligence programs facilitates the completion of services and solving problems quickly and easily. However, their use may result in many damages and problems, especially with regard to the appropriateness of the current legal legislations and their ability to absorb this technology.

Despite the tremendous development in the field of technology, it has not reached the degree of perfection, that is, it is still vulnerable to technical malfunctions and viruses, which makes it work in an unexpected way, which results in a lot of damage.

The problem with this research is to find a clear legal concept to determine the foundations and nature of legal dealing with artificial intelligence programs, by determining the extent of the possibility of creating a legal personality and the consequent determination of the nature of this responsibility.

**The first topic: the legal personality of artificial intelligence programs**

The law generally recognizes the natural person and the legal person, as it gives each of them a legal status consistent with his nature and privacy, and therefore I considered in this research a statement if the current legal description accommodates the legal personality of the artificial intelligence programs.

**The first requirement: introducing artificial intelligence programs**

Legal need dictates that legislators grant legal personality to artificial intelligence programs, so that they can enjoy rights and assume obligations.

The artificial intelligence programs used in machines are not just object machines, but rather they are multi-skill intelligent machines that have the

ability to interact with their surroundings and make decisions in addition to possessing the gift of learning, which makes them a unique entity that needs a legal personality that enables us to determine the nature of the resulting responsibility and not the liability entailed on her . This is to determine the limits of the legal liability involved in using these programs in the community.

As those familiar with the legal orientation of Western countries see that there is a tendency to reconsider the legal positioning of machines that rely on artificial intelligence programs, by granting them a legal status that differs from the concept of something in law.

Artificial Intelligence is defined as a means of preparing computers and robots, and controlling it through a program that thinks intelligently in the same way that humans think.

Artificial intelligence aims to understand the thorny mental processes that the human mind performs during thinking, and then translate these mental processes into equivalent arithmetic operations in a way that increases the computer's ability to solve the thorny processes.

Granting the legal personality of smart robots is an important issue, because it limits the liability of the owner, but it is difficult to grant a legal personality to robots like a natural person because it is considered an on human rights assault, and it is inconsistent with the European Union's Charter of Fundamental Human Rights and the Convention on the Protection of Human Rights and Basic freedoms.

It is also not permissible to grant him a legal personality such as a legal person, because the legal person is subject to the direction of his representatives from natural persons, and this does not apply to smart robots, which requires recognition of the legal personality of Artificial intelligence as a legal entity, in a way that reduces the liability of survivors and other responsible parties.

The legal personality of the artificial intelligence programs enables us to determine the nature of the liability resulting from it, and not the liability arising from it. Meaning, it helps clarify the limits of legal liability that arise from its use and existence in society.

The creation of a legal personality for the artificial intelligence programs is not intended to make it the direct and only responsible for the damages, because saying the opposite makes reparation legally impossible.

The second requirement: the importance of legal personality for artificial intelligence programs

The purpose of granting legal personality to AI programs is to determine who is responsible for the occurrence of damages, not to enjoy rights and assume obligations. As the artificial intelligence is jointly created by more than one person and then it is used by the owner.

This leads us to say that artificial intelligence entities should be treated as legal figures, by strengthening the current legal system to face challenges and then subjecting them to legal accountability.

The idea of artificial intelligence is associated with the work of machines, especially those with deep and self-learning, which prompted the European legislator to grant them privacy to protect them from themselves and to protect society from the irrational and illegal use of these programs and machines.

The European Union found itself obligated to determine its legal position on the nature of the legal, social and economic implications of the increasing use of these programs. Therefore, the European Committee for Legal Affairs established a team to study legal issues related to artificial intelligence and robotics, as this committee presented a decision entitled (European Rules in the Civil Code of Robotics)), As this report included addressing many legal, ethical and social aspects related to artificial intelligence programs, the most important of which are the challenges related to the legal status and reality of the legal personality of these programs .

The decision also stipulated the development of legal mechanisms that work to regulate the rules of legal liability in the event of harm to human beings, including the ability to determine liability between the various actors at work, and to establish a specific mechanism for guaranteeing and insurance for the actions resulting from these programs.

Hence, the European Parliament decided the legal personality of these smart machines, but the decision issued did not recommend granting this personality to the various artificial intelligence machines, but to some of them, because granting this legal personality must be commensurate with the needs and nature of the machines and artificial intelligence programs .

That is granting legal personality to these programs must be according to what suits the needs and nature of artificial intelligence programs, not within the framework of the right to separate from a person, but within the framework of protection.

The current legal characterization of the legal personality, in its natural and legal dimensions, is difficult to understand or apply to the legal personality of artificial intelligence programs.

The legislator should reconsider the legal rules related to the legal personality of artificial intelligence programs and the consequent possibility of bearing legal responsibility, because we cannot fully hold the artificial intelligence programs responsible for their actions as a result of the interference between the human element and the machine component in these programs. That pushes us to recognize the legal personality without incurring legal responsibility.

**Хелен Нашаат Эдвард,**
Городской университет Садата (Египет)

## Этика искусственного интеллекта для раскрытия информации о бухгалтерском учете в транспортном секторе

**Helen Nashaat Edward,**
Sadat City UniversityEgypt

## Artificial intelligence ethics for accounting disclosure in the transport sector

*Abstract*. Many accounting firms have begun to use audit tools to perform the audit more effectively and efficiently. Computer programs are used to more easily perform calculations in analytical, statistical and non-statistical procedures. The advantages of these methods are that they provide the possibility of performing more complex and more objective calculations. The use of electronic computers had a significant impact on the professional performance standards of accountants in support of professional ethics. Electronic developments at the present time are represented by the presence of artificial intelligence, the accountant must follow these developments to advance professionally and ethically by following them. Artificial intelligence provides an opportunity to quickly review all data, and can discover imbalances in transactions, and find links between payments that appear to be sound. And it helps to allocate expenditures to calculate the appropriate categories in the different means of transportation, each according to the consumer's financial ability. The ability of artificial intelligence to accommodate the flow of

business data is more important to accounting records, and it benefits accountants' capabilities to extend their predictive consulting services to other areas of business. And because the transport sector is one of the vital sectors in society, it has been proven from this research that machines can be ethical factors for accountants for their accounting work, so there was integration and development between them.

Keywords: artificial intelligence, accounting.

**The first topic**

**Artificial intelligence in the accounting field for the transport sector**

Artificial intelligence is the behavior and characteristics of certain computer programs, which make them simulate human mental capabilities and patterns of work. Among the most important of these characteristics is the ability to learn, deduce, and react to situations not programmed into the machine. However, this term is controversial due to the lack of a specific definition of intelligence. Then we can say that :

***First:*** **Artificial Intelligence and Accounting in the Transport Sector:**

Artificial intelligence in the transportation sector can transform this sector from just a routine bookkeeping function to a task that provides future vision that helps make strategic decisions. And machine learning, when applied to data, can boost confidence, detect fraud, and raise revenue. Real artificial intelligence, which will make computers think for themselves. Indeed, AI can be relied upon to automate repetitive routine tasks, increase accuracy and efficiency, and discover hidden data and opportunities. For example, accounting artificial intelligence can now determine the best possible path to obtain a specific answer, and it can guide the routine operations that provide the best results, as well as automatically download documents and evaluate the entered data and classify it according to the correct accounting systems. Artificial intelligence does not know mistakes, does not feel exhausted and tired, and it does not need sleep and rest. Artificial intelligence achieves more benefits using the resources available to countries, and enables accountants to allocate more energy and time to analyze and interpret data, and to achieve real value for the company and its customers([1]). It also enables them to record all ongoing activities immedi-

[1] *Ville Vakkuri, Pekka Abrahamsson*. The Key Concepts of Ethics of Artificial Intelligence, In 2018 IEEE International Conference on Engineering, Technology and Innovation. P. 5.

ately, settle accounts and audit them on an ongoing basis, and make necessary adjustments when needed, such as organizing benefits or relieving employees of the burden of repetitive daily tasks, and increasing the analysis of the volume of easily available data. Artificial intelligence automatically collects, categorizes, and displays critical data in a way that enables transportation organizations to operate more efficiently. It also provides employees with more time, allowing them to focus on performing more productive tasks that drive the business process forward. Accounting errors can be significantly reduced, and financial fraud can be reduced. Artificial intelligence provides an opportunity to quickly review all data, and can spot imbalances in transactions, such as duplicate invoices, and find links between seemingly correct payments and any other risks. It also helps allocate expenditures to calculate the appropriate categories in the different means of transportation, each according to the consumer's financial ability. The ability of artificial intelligence to accommodate the flow of business data is more important to accounting records, and it benefits accountants' capabilities to extend their predictive consulting services to other areas of business. Artificial intelligence is beneficial to all parties that use this method; if transport organizations notice an increase in the costs of suppliers, an accountant equipped with artificial intelligence techniques can expect the impact of this on the business in the near future. Accountants can now suggest the most appropriate course of action to address potential shortages before they cause problems. For example, while we contemplate the movement of an express train crossing the station, advanced train services can now alert passengers to a problem in the schedule before boarding the train, suggesting other routes or alternative modes of transportation or determining compensation methods.

***Second*: Advantages of artificial intelligence for accountants:**

Putting the advantages of artificial intelligence within the reach of accountants, these will become the real change-makers in the era of technology despite fears of the disappearance of accountants in the future. Machine intelligence is equivalent to the intelligence of humans and they both live in one community and there are also fears of the superiority of the machine over humans. The competition is currently the one who owns the best monitoring and accounting apparatus. On data and information analysis. The inventory may be a robotic business, as well as auditing, and sometimes through accounting disclosure. Forgery, fraud methods, and legal, administrative and financial risks to the enterprise are revealed; and by numbers, new economic systems may appear. The accounting applica-

tion of the transportation sectors are many and distinct, and we need to legalize, especially after the Corona pandemic, because work in transport means or users of means of transport needs to divide work to avoid congestion; and to add additional transportation lines to achieve a wide social distance that needs accounting and accounting data, and this is no less than the severity of the need to define The destination of the means of transport and the timing of its movement to choose the most appropriate and best way for the customer. There is also a link to an accounting study of the income level of citizens in areas with more needy and denser population groups to determine the transit time and provide them with additional transportation services suitable for them([1]).

***Third:*** **the characteristics of accounting information in the transport sector.**

Financial information is characterized by a set of characteristics in order to be useful to users and readable and understandable by them, and these characteristics give the financial statements truthfulness and credibility and represent fairly the real performance of the institution and indicate its financial position. And their characteristics can be identified as follows: — Comparability: This feature means that the financial information is prepared and presented using the same accounting methods and methods from year to year and for the same institutions that work in the same economic field, and the performance of one transport sector can be compared to the performance of the rest of the units in the same sector, i.e. the methods used should be Standardized, as this feature helps users of accounting information to compare financial statements: in a timely manner to the same organization; And with the financial statements of the rest of the institutions. Understandability: One of the basic characteristics of the information presented in the financial statements is the readiness of its ability to be understood by users. For this purpose, it is assumed that users have a reasonable level of knowledge in business, financial and accounting activities, and that they have a desire to study the information with reasonable care, that is, it means that Financial information must be presented in a way that enables users to understand it, on the one hand it requires that it be presented clearly and far from complex, and on the other hand it is in-

[1] *Helen Brown-Liburd, Miklos A.* Vasarhelyi: The Ethical Implications of Using Artificial Intelligence in Auditing, Journal of Business Ethics, November 2020. P. 5.

tended that users have a reasonable level of knowledge that enables them to understand the information contained in the financial statements. Appropriateness: Appropriateness is the extent to which information users can predict future events and make decisions on the basis of information for past or present events of the same nature, and this is timely and beneficial to be useful, the information must be appropriate to the needs of decision-makers, and the information possesses the property of relevance When they are characterized in time by predictive power and the ability to verify those predictions. Credibility (reliability): in order for information to be useful, it must be reliable and reliable, and the information possesses the characteristic of reliability if it includes impartiality and is free from important errors and bias, and it can be reviewed and measured, and users can rely on it as information that faithfully expresses what it is intended to express([1]).

***Fourth:*** **machine ethics and accountant ethics:**

Ethics are supportive of professional work with high-level competence through the available material, accounting and human resources, including implicit ethics and explicit ethics, all of which aim to implement organized rules that are used according to the governing principles of justice, equality, inclusiveness, human values, security and safety. Also, machines can be ethical factors for accountants about their accounting business; Entering false information on a smart accounting system that is disclosed in the accounting account that this is an accounting violation should not be included in the available data. when we contemplate the possibility that some future AI systems might be candidates for having moral status([2]).

**The second topic**

**The ethics of accounting disclosure in the transport sector**

***First:*** **Controls for the Use of Accounting Disclosure**:

There are several controls for the possibility of using accounting information in the strategic objectives of the accounting activity in the transport sector as follows: Avoid using false or misleading information. The information must be current and direct. Ensure that the information can be reliable. Identify sources that provide information on a regular basis. Contacting embassies abroad and other countries with similar conditions to benefit

[1] *Nick Bostrom, Eliezer Yudkowsky*. The Ethics of Artificial Intelligence, MIRI,, 202, P. 12.
[2] *Keng Siau.* Artificial Intelligence (AI) Ethics: Ethics of AI and Ethical AI Journal of Database Management, March 2020. P. 8.

from their experiences. Disseminating the information to decision-makers in transport institutions to use it in the right way. Confidence in information to facilitate work for the success of the economic strategy. — The possibility of dividing the information according to the benefit and the harm, in order to benefit the economic strategy in identifying opportunities and threats([1]).

***Second*: The main objectives of accounting disclosure:**

Achieving the optimal use of financial resources so that it can contribute an optimal share to increasing resources, improving financial income for the transport sector, and developing national income. — Providing the scientific basis for drawing other financial policies, and the comparison between projects. — The balance of the remuneration paid with the exerted effort at work and the burdens and costs of living The material and moral increase in wages is related to each increase in production and performance efficiency, according to the principle of linking wages to production. The periodic bonuses and additional wage benefits flow with the worker's level of competence and job position. Studying the return on national and foreign investment to establish projects that provide better financial opportunities([2]).

***Third:* Spreading strategic awareness in the financial field:**

The financial and accounting system is a set of concepts and assumptions that govern the accounting practice, which is necessary for the work of a financial strategy aimed at improving the economic and social situation of all members of society, and some of them may contribute by supplying economic information and data, even if they are informal, they are subject to examination and study, and they may be a reason for innovation and creativity, as well. For their cooperation and their assuming responsibility with the state in rationalizing and saving spending and submitting new proposals that benefit the national economy and facilitate the strategic process.

***Fourth:* Accountant ethics according to international organizations:**

American Association of Certified Public Accountants (AICPA), IIA America's Institute of Internal Auditors IMA, Management Accountants

[1] *Soohyun Cho and others.* Learning from Machine Learning in Accounting and Assurance // Journal of Emerging Technologies in Accounting (2020). P. 12.

[2] *Stancheva E.* How artificial intelligence is challenging accounting profession. Economy & Business Journal, International Scientific Publications, Bulgaria, September 2018. P. 14.

Association of America AGA, Association of Government Accountants ICAEW, College of Chartered Accountants of England and Wales IFAC International Federation of Accountants.

**Митрович Божидар,**
доктор юридических наук, профессор, адвокат, Сербия

## Опыт Сербии в юридическом сопровождении государственного ограничения транспорта в условиях пандемии

*Аннотация.* В докладе указано на неконституционное ограничение транспорта в Сербии несоразмерно опасности вызванной «гриппом типа CoVid 19», на реальные причины ограничения транспорта в мире уникальные в истории человечества, которые начались в марте 2020 года. В докладе и выступлении[1] автор обратил внимание, что государство в Сербии ограничило все виды транспорта одновременно или в разные периоды дня и года, но при этом не прекращались миграционные потоки из арабских и азиатских стран, которые были согласованны тайными соглашениями Сербии, но которые были опубликованы в Австрии. В рамках дискуссии на Форуме и в докладе автор обратил внимание на вымышленные «транспортные потоки» более известные в учебниках истории в России для шестого и десятого классах и университетах как «переселение русских/славян» в VI — VII веках с Юга (Подунавья и Балкан, где в то время «жили сильные союзы славянских племен», как утверждалось и в «Ипатьевской летописи» конца 1420-х годов, как христианизированной истории славян) на просторы реки Москвы, и в учебниках истории в Сербии и на Балканах по которым сербы переселились на Балканы в V — VII веках с Севера.

*Ключевые слова:* Транспорт, иммигранты, пандемия, грипп типа Ковид 19, переселение, славяне.

**Mitrovic Bozidar,**
Doctor of Law, Professor, Lawyer, Serbia

## Experience of Serbia in legal support of state restrictions of transport during pandemic

[1] На Третьем Международном транспортно-правовом форуме, организованном Юридическим институтом Российского университета транспорта 10 февраля 2021 г.

*Abstract*. The report points to the unconstitutional restriction of transport in Serbia. In his report and speech, the author drew attention to the fact that the state in Serbia limited all types of transport at the same time or at different times of the day and year, but at the same time migration flows from Arab and Asian countries did not stop, which were agreed upon by secret agreements of Serbia. During the discussion at the Forum and in the report, the author drew attention to fictitious "traffic flows".

*Keywords*: Transport, immigrants, pandemic, Covid 19 type flu, resettlement, Slavs.

Конституцией Сербии предусмотрено, что режим ***чрезвычайного положения***[1] в стране может вести Парламент Сербии (Скупщина), но ***чрезвычайное положение***, а также и запреты на авиасообщение и другие виды транспорта из-за «гриппа типа КоВид 19» провозглашал триумвират в лице Президента Сербии, Премьер министра и председателя Скупщины Сербии, хотя не существовали препятствия собрать парламент, как это обусловлено в Конституции Сербии[2].

Решение триумвирата о чрезвычайном положении опубликовано 15 марта 2020 г.[3], а прекращено 6 мая 2020 г. решением Парламента Сербии[4].

Правительство Сербии при содействии Президента Сербии на основании абз. 6 ст. 200 Конституции Сербии приняло «Постановление о мерах во время чрезвичайного положения»[5] в связы с пандемией и запретило на территории Сербии:

[1] «Ванредно стање»: п 5 ст. 99 Конституции Сербии (Народна Скупштина 5. одлучује о рату и миру и проглашава ратно и ванредно стање;) п. 2 ст. 105 (Народна Скупштина већином гласова свих посланика на седници проглашава и укида ванредно стање) п. 3 ст. 105 (Народна Скупштина ... прописује мере одступања од људских и мањинских права у ванредном стању), абз. 1 ст. 200 Конституции Сербии (Када јавна опасност угрожава опстанак државе или грађана, Народна Скупштина проглашава ванредно стање)

[2] Абзац 4 ст. 200 Конституции Сербии «Кад Народна скупштина није у могућности да се састане, одлуку о проглашењу ванредног стања доносе заједно председник Републике, председник Народне скупштине и председник Владе, под истим условима као и Народна скупштина.»

[3] «Службени гласник РС», број 29/2020, от 15 марта 2020 г.

[4] „Службени гласник РС“, број 65/2020 от 6 мая 2020 г,

[5] «Уредба о мерама за време ванредног стања»

а) 19 марта 2020 г. — авиасообщение (п. 4а [1] Службени гласник број 36/2020[2]), за исключением перевозки товара, почты, для спасения и поиска людей, для гуманытарных рейсов, срочных медицинских рейсов, технических посадок самалетов в реестре Сербии, посадок самалетов нуждающимся в спасении, а также государственных рейсов специального назначения;

б) 29 марта 2020 г.:

— публичную перевозку автобусами кроме специальных рейсов для рабочих заданий на оснований разрешений местных органов самоуправления;

— железнодарожное сообщение для перевозки пасажиров;

— международное и внутренее водное сообщение для перевозки пасажиров[3].

[1] Забрањује се слетање на аеродроме и полетање са аеродрома у Републици Србији свим ваздухопловима који врше превоз путника у међународном ваздушном саобраћају, ради заштите од уношења и ширења заразних болести на територији Републике Србије. https://www.pravno-informacioni-sistem.rs/SlGlasnikPortal/viewdoc?uuid=35fbc008-a3f6-4ba6-bc2a-8f77a8e2c26a

[2] по данным Правого-информационной системы Сербии https://www.pravno-informacioni-sistem.rs/SlGlasnikPortal/eli/rep/sgrs/vlada/uredba/2020/31/1/reg

[3] Запрет сообщений по пунтам б, в, г определили в п. 4б Постановления Правительства Сербии Службени гласник број 39/2020 (31/2020-3, 36/2020-3, 38/2020-3, 39/2020-3, 43/2020-3, 47/2020-3, 49/2020-3, 53/2020-3, 56/2020-3, 57/2020-11, 58/2020-3, 60/2020-5, 126/2020-21).

**Йохан Крауз,**
почетный судья, поверенный, советник по правовым вопросам Генерального секретаря Международного комитета военной медицины, Южно-Африканская Республика

**Кленов Михаил Владимирович,**
кандидат медицинских наук, проректор Российского университета транспорта, Российская Федерация

**Холиков Иван Владимирович,**
доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры международного и европейского права Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, Российская Федерация

## Медицинские, экономические и правовые последствия глобального распространения массовых инфекционных заболеваний

**Johan Crouse**,
Judge Emeritus, Attorney, Legal Adviser for Secretary-General of the International Committee of Military Medicine (Republic of South Africa)

**Mikhail Klyonov**,
Vice-Rector of Russian University of Transport (Russian Federation), Medical Doctor

**Ivan Kholikov**,
Professor of International and European Law Chair, Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation, Doctor of Law, Professor (Russian Federation)

## Medical, economic, and legal consequences of the global spread of mass infectious diseases

*Abstract.* The article deals with the phenomena of spread of mass diseases as one of the most serious challenges of modernity. The mainfocus is given to its

negative consequences, in particular to medical, economic, social, political and legal. The brief overview of main epidemics which occurred in modern history is provided, economical damage is analyzed and the most vulnerable spheres of human activity are defined. The problem of international responsibility of states and international organizations for actions (non-actions) that contribute to the spread of mass diseases is highlighted. The importance of coordination of efforts of subjects of international law on countering the global threats to public healthcare along with the necessity to broad and strengthen the international cooperation in this domain are stipulated.

*Keywords:* consequences, damage, epidemics, international law, mass diseases, pandemics, public healthcare, responsibility, threats.

**Introduction**

Mass infectious diseases, such as plague, typhoid, cholera, small-pox, lepra, various types of pandemic influenza and many other, has been following mankind throughout its history in the form of periodical outbreaks.

Pandemics and epidemics became one of the greatest challenges of the modern world which is stipulated by the emergence of new infectious diseases (over 30 within last 35 years, including HIV/AIDS, SARS, new stems of pandemic flu), re-emergence of known, long forgotten diseases (plague, small-pox, poliomyelitis) and emergence of drug-resistant forms of different diseases. Starting from 1970's emerging diseases are being continuously registered with unprecedented speed — one and more each year. Nowadays there are roughly 40 diseases which were unfamiliar to the previous generation.

The threat of Ebola proliferation outside Western Africa in 2014 made many countries in the world join their efforts and unite against the pandemic [1]. The ongoing coronavirus pandemic presents the greatest challenge to the global public health security, causing immense negative effect on the economic and political stability, trade, tourism, access to goods and services and even on demographic situation in the nearest future.

The consequences of the global spread of mass infectious diseases can be divided into medical, economic and legal ones. Let's consider each of these.

**Medical consequences**

Direct medical consequences could be catastrophic. During the plague pandemic in 1347—1351 between 20 and 50 per cent of population of Europe died [2]. The pandemic of HIV since its start in 1981 has taken more

than 35 million lives [3]. Pandemics can disproportionally affect different groups of population, including its younger, economically active segments. Besides, many infectious diseases may cause chronical consequences which can widely spread in case of epidemic. For instance, microcephalia associated with Zika virus causes lifetime complications.

In 2003 severe acute respiratory syndrome (SARS) became the first new serious disease of the XXI century. It proved the suspicions, triggered by the threat of bioterrorism, that new or unknown pathogen can cause severe consequences for public health security both on national and international levels. SARS was transmitted from human to human, was not attached to particular geographical region, the incubation period was more than two weeks; it imitated symptoms of other diseases, impacted greatly healthcare personnel and took lives of 10 per cent of all infected patients. These features contributed largely to easy distribution of this infection through international air routes, putting at risk of bringing it to any city with international airport.

Indirect medical consequences of the pandemics may contribute to further increase of morbidity and mortality. The main drivers of these consequences are relocation and depletion of resources allocated for routine medical care along with limitation of access to such care caused by impossibility to use transport, fear and other factors. Fear of the disease can also cause the extra burden on the healthcare systems due to large number of unfounded requests for medical assistance.

Thus, during the Ebola outbreak in Western Africa in 2014 the lack of routine medical care from malaria, HIV/AIDS and tuberculosis caused, according to some sources, 10600 deaths in the Guinea Republic, Liberia and Sierra-Leone [4]. This amount almost equals the 11300 lethal cases from Ebola in these counties [5].

During the swine flu pandemic of 2009, the occupancy of beds in hospitals mostly by patients with flu and pneumonia was connected with the increase of mortality from acute myocardial infarct and stroke [6].

During 2014 Ebola outbreak some healthcare institutions closed due to shortage of personnel and fear of the disease which caused significant difficulties in getting the routine medical care. Monitoring of 45 healthcare institutions in Guinea during the outbreak revealed 31 per cent decrease of outpatient visits for routine medical care in women and children [7].

The amount of healthcare workers during pandemics dramatically reduces because of morbidity, mortality and refusal to work due to fear of getting sick. Even if the healthcare workers do not die their workability seriously decreases. On the peak of pandemic influenza up to 40 per cent of healthcare workers are not present at their working places because they are either sick themselves, have to take care of their sick family members, or to stay with children due to closure of schools, or are simply afraid of getting the infection [8].

**Economic consequences**

Pandemics usually cause acute negative effect, short-term financial shock and long-term damage to economic development. Initial measures to contain and limit the spread of the disease (such as contact monitoring, quarantine measures and isolation of the sick) require significant human resources and financial expenses.

With further spread of epidemic the necessity to build additional hospital facilities to treat the infected patients appears. That together with the need in additional materials (tests, personal protection, drugs, etc.) stipulates significant additional expenditures on healthcare.

The decrease of tax payments into the budget may deepen financial stress caused by the increase of expenses, especially in poor countries.

Direct financial losses from pandemics are normally small comparing to indirect ones caused by reduction of labor power due to morbidity, mortality and change of behavior due to fear of getting sick. Fear, at large extent, is the major driver in pandemics. It makes us reduce working places, close transport communication, close borders between the countries and limit movement of people. It also destroys whole sectors of economy such as tourism, trade and transport [9].

The best studied is the most famous epidemic, which all modern ones are compared to, is the epidemic of «Spanish flu». It began in the last months of World War I. During 1918—1919 (18 months), 50—90 million people, or 2,7—5,3% of the world's population, died from the epidemic worldwide, according to various sources. About 500 million people, or 21.5% of the world's population, were infected.

Experts claim that on average, the epidemic cost the world 6.6% of GDP. According to the various estimates, an epidemic of a similar scale would now cost the world economy 4.8% of GDP, and the damage would amount to more than $3 trillion [10].

In 2002-2003, there was an epidemic of SARS. At that time, more than 900 people died from SARS, which started in China, most of them in mainland China (348 deaths) and in Hong Kong (298 deaths). A total of 8,436 infections were reported in 30 countries, and deaths were also reported in Singapore, Canada, Taiwan, Vietnam, Malaysia, Thailand and the Philippines. Though the economic consequences were not disastrous, certain sectors were affected.

One of the mostly damaged became the transport sector, first of all passenger airlines. Thus, international visitor arrivals in Hong Kong dropped by 65% in the previous year's figure during April and airlines consequently began canceling flights. Between March and April 2003, total arrivals of visitors fell by 63% from 1,347,386 visitors to 493,666—a drop of around 850,000 passengers on average. Daily arrivals plummeted from an average of around 27,500 passengers to roughly 5,000 passengers per day at the end of April. Airlines such as Cathay Pacific canceled over 45% of their scheduled flights in April 2003, and ticketing revenues plunged from HK$120 million ($15.3 million)1 to HK$4 million ($510,000) (over 70%) in the first 2 weeks of April.

Direct damage to Asian countries is estimated at $ 12-18 billion, and indirect damage to the world economy is estimated at $ 30-100 billion [11].

The avian flu H5N1 panic began in 2003, while memories of SARS were still fresh. This virus has a very high mortality rate (about 50%), but it is almost not transmitted from person to person, and infection requires very close contact with infected birds. As reported by WHO on 30.09.2009 the avian influenza caused 262 deaths in 16 countries worldwide between 2003—2009 [12].

However, the economic damage caused by avian flu is comparable to that caused by SARS, mainly due to the loss of poultry. The total damage to the world's poultry industry is measured in billions of dollars. The avian flu epidemic alone (though of a different strain, H7N9) in 2013 caused $ 6.6 billion in damage to Chinese poultry producers. The World Bank claimed that the value of economic and financial problems connected with avian flu comprised $ 800 billion [13].

Another strain of flu that can spread from an animal to a person with a number of mutations is called swine flu. Outbreaks of this flu occurred in 1976, in 1988, in 2007. The World Health Organization and the US Cen-

ters for disease control and prevention expressed serious concern about this strain in 2009, when the disease caused high mortality in Mexico. The level of the pandemic threat was raised from 4 to 5 points out of 6 possible. By August 2009, more than 182,000 cases of infection and 1,799 deaths were reported in 177 countries [14]. The infection eventually spread all over the world and on 11 June 2009, the WHO announced the first pandemic in forty years, the swine flu pandemic. According to various sources the total amount of damage caused by pandemic comprised $ 55 billion. And once again the most affected areas were farming, tourism, transport and financial sectors.

Various mutated versions of the flu were followed by Ebola.

Asian epidemics are dangerous because of the close integration of East Asia into the world economy and transport network, but Africa, with its poverty, social problems, and population displacement due to civil wars, remains the most susceptible to epidemics. The Ebola outbreak of 2014-2016 remains the largest epidemic of the disease in history.

The World Bank estimates that the direct impact of the epidemic on the three most affected countries — Guinea, Liberia and Sierra Leone — was $2.2 billion. But economists estimate the overall damage, taking into account rising unemployment, cost of social programs and damage to public health, at $53 billion.

The Ebola pandemic, which began in December 2013, lasted for two and a half years. 28,652 people were infected, 11,325 of whom died. About 99 percent of all cases were reported in three African countries: Guinea, Liberia and Sierra Leone [15]. The total amount of economic losses for those countries comprised $2,2 billion.

Starting from December 2019 the world media daily reports on the new infectious disease which is caused by the new type of coronavirus, which was officially named COVID-19. The first cases were reported in Chinese city Wuhan inhabited by 11 million people, where later quarantine was introduced and the railway and air transportation were stopped. The World Monetary Fund acknowledged that the outbreak would have a serious effect on the global economy. On March 11, the World Health Organization declared the outbreak of the new coronavirus a pandemic.

According to WHO as of 14 December 2020 there have been 70 461 926 confirmed cases of COVID-19, including1 599 704 deaths [16].

Macroeconomic risks for the world economy in the current situation can be assessed as high. This is due not only to the high uncertainty of how the situation with the virus will develop in the future, but also to the fact that many key economies are now at a mature (late) stage of the business cycle. This applies to the US, the Euro zone, and many developing economies [17].

**Legal consequences**

The International Health Regulations adopted by World Health Organization in 2005 became the most important legal instrument of ensuring global health security. IHR formed the basis for prevention, reveal, assessment and, if necessary, coordinated response to the events which can evolve into disaster situation of international character for public health care.

Also, according to article 12 of International Pact on Economic, Social and Cultural Rights of 1966 all states are obliged to take all necessary measures to protect the health of their citizens. This allows to conduct "prevention and treatment of epidemic, endemic, professional and other diseases and to struggle with them". According to the commentary of the UN Committee on Economic, Social and Cultural Rights "the states possess individual and mutual responsibility to conduct interaction in case of disasters and to ensure humanitarian assistance in emergency situations… Taking into account that some diseases easily overcome national boarders of the states, the international community carries collective responsibility with regards to this issue". The Committee particularly emphasized that "economically developed countries have special responsibility and interest to help the developing states in this regard" [18].

Thus, the problem of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases as possible basis of international responsibility of states and international organizations. The most active efforts to develop the unified legal approach to this problem were undertaken almost same time as the work of the UN International Law Commission on the Draft Articles on International Responsibility ended. The SARS outbreak in the South Eastern Asia in 2003 became one of the first reasons to think about the problems connected with mass diseases as threats to international and regional security.

The important legal aspect here is the classification of actions or non-actions of particular states as the possible grounds for international responsibility. Obviously, there is little chance to bring the state to responsibility

for the spread of epidemic by appealing to the international bodies like, for instance, the UN International Court of Justice. The acceptable solution for establishing international responsibility for such actions could be multilateral commission consisting of representatives of the mostly affected countries.

The most problematic moment is the definition of particular forms of international responsibility. Basing on the results of codification of the law of international responsibility it is possible to state that there are three forms of it both for states and for international organizations: reimbursement, restitution and satisfaction. However, taking into account that usually the state which is guilty in committing actions or non-actions, that resulted in the spread of mass disease beyond national boundaries, is also an affected party, the issues of realization of particular forms of responsibility, in particular, its material part, become really complicated. The pesthole of the disease automatically becomes the "alien zone" as the serious limitations are implied on movement of people and goods which influence directly the investment and tourist climate of the affected state. So, in practice, it is only possible to get such forms of acknowledgement of responsibility from the guilty state as satisfaction which could be expressed in expression of regret and guarantees of non-repeatance.

It is evident that at present time realization of responsibility of states for the spread of mass diseases is not possible (excluding the voluntary payments of compensations ex gratia). The only possible option is realization of international responsibility for such actions as the crimes of aggression or genocide that might be connected with the spread of mass diseases [19].

**Conclusion**

Many disaster situations in public healthcare could have been prevented or controlled more efficiently if the corresponding healthcare systems were stronger and better prepared. It is more difficult for some countries to resist the treats to the public health security due to lack of resources, undeveloped healthcare infrastructure, poor budget and absence of qualified medical personnel or the damage of such infrastructure as a result of armed conflict or natural disaster.

Provision of global security of public healthcare depends on the level of trust and cooperation between the state and private sectors of society and also inside each of them in order to provide access of all bodies, structures and persons, from the ministries of health, agriculture and finance to the

ministries of transport, trade and tourism, to the updated and accurate information for preparation and further realization of efficient and optimal decisions.

**References**


1. Zhdanov K.V., Kholikov I.V. Bolezn, vyzyvaemayavirusom Ebola: otteorii k praktike // Zhurnalinfektologii. 2015. No 1. P. 5—14.

2. DeWitte S N. 2014. “Mortality Risk and Survival in the Aftermath of the Medieval Black Death. PLoS One 9 (5): e96513.

3. WHO Global Health Observatory data // http://www.who.int/gho/hiv/en.

4. Parpia A S, Ndeffo-Mbah M L, Wenzel № S, Galvani A P. 2016. “Effects of Response to 2014—2015 Ebola Outbreak on Deaths from Malaria, HIV/AIDS, and Tuberculosis, West Africa.” Emerging Infectious Diseases 22 (3): 433—41.

5. Kholikov U.V., Zhdanov K.V. OkazaniepomoschiGvineiskoiRespublike v borbe s epidemiejgemorragicheskoilihoradki Ebola // Voennomeditsinskijzhurnal. 2015. No. 2 (Vol. 336). P. 93—95.

6. Rubinson L, Mutter R, Viboud C, Hupert N, Uyeki T., and others. 2013. “Impact of the Fall 2009 Influenza A(H1N1) pdm09 Pandemic on US Hospitals.” Medical Care 51 (3): 259—65.

7. Barden-O’Fallon J, Barry M A, Brodish P, Hazerjian J. 2015. “Rapid Assessment of Ebola-Related Implications for Reproductive, Maternal, Newborn, and Child Health Service Delivery and Utilization in Guinea.” PLoS Currents Outbreaks (August): 7. doi: 10.1371/currents.outbreaks.0b0ba06009dd091bc39ddb3c6d7b0826.

8. Burns A, Mensbrugghe D Van der, Timmer H. 2006. “Evaluating the Economic Consequences of Avian Influenza.” Working Paper 47417, World Bank, Washington, DC.

9. Jonas O B. 2013. “Pandemic Risk.” Background paper for World Development Report 2014: Risk and Opportunity; Managing Risk for Development, World Bank, Washington, DC.

10. McKibbin W J, Sidorenko A A. 2006. “Global Macroeconomic Consequences of Pandemic Influenza.” Analysis, Lowy Institute for International Policy, Sydney, Australia.

11. Noy I., Shields D., The 2003 Severe Acute Respiratory Syndrome Epidemic: A Retroactive Examination of Economic Costs. ADB Economics Working Paper Series. № 591, October 2019.

12. Chislozhertvatipichnojpnevmonii, “ptichego” i “svinogo” grippa // RIA “Novosti” URL:https://ria.ru/20091030/191307108.html.

13. Economicheskieposledstviyarasprostraneniyaptichegogrippa. Obobschenie // RIA “Novosti”. URL: https://ria.ru/20060117/43045998.html.

14. Pandemic (H1N1) 2009 — update 62 (revised 21 August 2009). World Health Organization // https://www.who.int/csr/don/2009_08_21/en/.

15. Kholikov I. V., Sazonova K. L. The Ebola Response Team Deployment in the Guinea Republic: Organizational, Ethical, Legal Issues and a Problem of Responsibility // Ethical Challenge for Military Health Care Personnel. Edited by D.Messelken and D.Winkler. New York. 2018. P. 38—51.

16. Vspyshkakoronavirusnojinfektsii COVID-19 // World Health Organization // URL: https://covid19.who.int.

17. Chernogor N.N., Zemlin A.I., Kholikov I.V., Mamedova I.A. Impact of the Spread of Epidemics, Pandemics and Mass Diseases on Economic Security of Transport // E3S Web of Conferences, Volume 203 (2020) 05019, DOI: https://doi.org/10.1051/e3sconf/202020305019

18. Committee on Economic, Social and Cultural Rights, General Comment 14, The right to the highest attainable standard of health (Twenty-second session, 2000), U.N. Doc. E/C.12/2000/4 (2000), reprinted in Compilation of General Comments and General Recommendations Adopted by Human Rights Treaty Bodies, U.N. Doc. HRI/GEN/1/Rev.6 at 85 (2003).

19. Kholikov I.V., Sazonova K.L. Mezhdunarodno-pravovyeaspektyotvetstvennostigosudarstv I mezhdunarodnyhorganizatsij za rasprostranenieepidemij, pandemij I massovyhzabolevanij // Voenno-meditsinskijzhurnal. 2015. No. 8 (Vol. 336). P. 51—57.

**Милованович Александр,**
Белградский университет, медицинский факультет; Институт гигиены труда Сербии «Д-р Драгомир Карайович», Белград, Сербия

**Аскович Анна,**
Институт гигиены труда Сербии «Д-р Драгомир Карайович», Белград, Сербия

**Ситович Йована,**
Институт гигиены труда Сербии «Д-р Драгомир Карайович», Белград, Сербия

## Роль Сербского института профессионального здоровья как часть сербской системы здравоохранения

**Aleksandar Milovanovic,**
Director of National Institute of Occupational Health of Serbia "Dr Dragomir Karajovic", Head of Chair of Occupational Health,University of Belgrade, Doctor of Medicine, Professor, Belgrade, Serbia

**Ana Askovic,**
specialist of National Institute of Occupational Health of Serbia "Dr Dragomir Karajovic", Belgrade, Serbia

**Jovana Seatovic,**
neurologist of Institute of Occupational Health of Serbia "Dr Dragomir Karajovic", Belgrade, Serbia

## Role of the Serbian Institute for Occupational Health as part of the Serbian health care system

*Abstract.* The article is dedicated to measures aimed to limit the spread of coronavirus infection in the Republic of Serbia. The authors analyze available clinical and epidemiological data and assess preventive measures taken by local healthcare system to minimize the negative effect of the pandemic. Particular fo-

cus is given to the role of the National Institute of Occupational Health of Serbia in the fight with the infection.

*Keywords:* coronavirus infection, occupational health, institute, hospital, patients.

Coronavirus 2019 (COVID-19) is the cause of respiratory infections with a broad spectrum of clinical presentation, from mild forms similar to cold and seasonal flu to severe pneumonia accompanied by respiratory failure. The first reported case of the disease was in Wuhan (China) in December 2019, and on 7 January SARS-CoV-2 pathogen was isolated. In the Republic of Serbia, the first case of COVID-19 was laboratory confirmed on 5 March 2020. The novel coronavirus was declared a global pandemic by the World Health Organization (WHO) in March 2020[1]. The new coronavirus SARS-CoV-2 presents completely new viral strain that has not yet been identified in the human population. It is similar to SARS-CoV in its genetic structure.

A few months after the first cases of respiratory infections caused by the virus were confirmed, SARS-CoV-2 has spread across China and worldwide, reaching pandemic levels. Since COVID-19 led to great mortality and human suffering and caused huge economic losses that present a global nuisance, it was necessary to urgently understand the situation and develop a strategy to prevent the spread of the virus.

There are currently no sufficient data on the epidemiological and clinical characteristics of SARS-CoV-2 infection. Preliminary research suggests that the average incubation period recorded on the territory of the Republic of Serbia is 5-6 days, with a maximum period of up to 14 days. The disease can be asymptomatic or mild with respiratory symptoms such as cough, shortness of breath, dyspnoea and fever. In severe cases, the infection can cause pneumonia, severe acute respiratory syndrome, renal insufficiency and even death.

Although SARS-CoV-19 presents the new viral strain for the human population since its genetic structure, mode of transmission, clinical presentation and method of treatment leave many questions to be answered, it is certain that infection caused by this strain of virus shows a tendency to a rapid and easy inter-human transmission.

Recommended strategies to increase the level of global epidemiological security include the need to both strengthen national health systems and

ensure international exchange of knowledge, technologies and materials, including viruses and laboratory samples, and to develop and expand overall international cooperation in this field [2].

The number of patients, both in the world and in the territory of the Republic of Serbia, is growing at an enormous rate thus proving the high level of virulence of SARS-CoV-2. Due to the spread of the virus at an enormous rate among the global population, the healthcare systems of many countries have threatened the collapse. Exponential growth of the number of infected people in our country has led to the need for engaging all available health capacities in order to fight the new pandemic. Therefore, the Serbian Institute of Occupational Health «Dr Dragomir Karajovic» whose multidisciplinary activities are aimed at preserving and improving the health of employees, control of occupational diseases and injuries at work, risk assessment at work and its elimination, maintenance and development of working capacity and enabling physical, mental and social well-being of employees entered the COVID Hospital operation mode. Although the primary activity of occupational medicine does not include the treatment of this type of patients and the facility organization is not adapted to receive patients with infectious diseases, timely and adequate adjustment of the capacities of the Institute of Occupational Health made it possible for it to be transformed into one of the COVID hospitals in Serbia. On account of a physical barrier installed between the hospital part of the Institute of Occupational Health intended for clinical examination of patients (COVID Hospital) and the part intended for preventive, periodic examinations and examinations of employees in the ionizing radiation zone, as well as for patient examinations intended for general assessment of working capacity (according to the refferal letter of a chosen phycian, at the personal request or at the request of an employer), it is possible to freely perform the basic activities of the Institute. The organization of the clinical part of the Institute was performed according to all the rules and norms required by the COVID hospital. Thus, clearly physically divided zones of the contaminated (red) and non-contaminated (green) parts of the clinic were organized, and the employees in both parts complied with the prescribed measures regarding workwear policy in terms of putting on and taking off the COVID-19 protective workware. By the time the Institute entered the COVID Hospital mode of operation the capacity of the Institute's clinic had been 40 beds. On account of adaptation and reogranization of the Insti-

tute Clinic the number of beds increased to 96. 15 doctors, 20 nurses — technicians, 46 laboratory assistants and 12 non-medical staff (maids, waitresses) took part in the work of COVID Hospital. The working principle was organized in such a manner that the admission of patients was performed in a previously selected room in the red zone, in compliance with all epidemiological measures and regulations. Patients hospitalized at the Serbian Institute of Occupational Health had a clinical presentation of mild-to-moderate forms of the infection caused by SARA-CoV-2 and did not require the use of assisted mechanical ventilation. In patients with low oxygen saturation, oxygen was provided via oxygen cylinders and transferred to the lungs through oxygen masks. Patients were treated according to the protocol for the treatment of patients with COVID-19 version VIII / dual antibiotic therapy, anticoagulant therapy, antiviral drugs, corticosteroid therapy, tocilizumab and symptomatic therapy.

On account of good organization, protective equipment deployment and compliance with preventive measures, all employees at COVID Hospital had a negative PCR test upon completion of its work. Great success in the treatment and recovery of the largest number of hospitalized patients (small number of patients whose health condition required continuous oxygen therapy were transferred to intensive care units), was achieved through joint engagement, dedication and teamwork of all employees.It is also very important to note that there were no patients with fatal outcome during the operation of COVID Hospital.

Taking into account the current epidemiological situation in the Republic of Serbia, the Institute of Public Health in cooperation with legally relevant institutions and referring to Articles 51 and 52 of the Law on Protection of the Population from Infectious Diseases (Official Gazette of RS 15/2016) proposed measures in order to prevent the spread of COVID-19 infection. Considering the fact that occupational medicine is a preventive branch of medicine whose activity is aimed at preserving and improving the health of employees, its great importance is reflected in the application of preventive measures and activities in preventing the spread of the infectious disease COVID-19.

Prescribed and implemented measures in the Republic of Serbia are as follows:

— Mandatory participation of health institutions and other legal entities in the use of facilities, equipment and means of transportation to combat

the infectious disease COVID-19 / Therefore, the Serbian Institute of Occupational Medicine was in the COVID Hospital operation mode in the period from 15 July to 21 August 21 2020;

— Adherence to measures for prevention and control of the infection related to health care with the provision of personal protective equipment;

— Epidemiological and virological surveillance of COVID-19 / in order to collect the total number of cases with the disease caused by the SARS-CoV-2 virus; collecting information on virus activity on the territory of the Republic of Serbia and exchanging information with partners in Europe (ECDC) and world (WHO); analysis of clinical and epidemiological data on virus activity;

— Work of preschool, school and higher education institutions was restricted/ at the very beginning of the epidemic all the educational institutions were closed. At this moment, work in schools is organized in groups with a smaller number of students with respect to epidemiological measures;

— Avoiding mass gatherings and staying indoors with large number of people in question;

— Postponement of travel to countries with intensive virus transmission is advised / this especially applies to persons over 60 years of age, persons with chronic diseases and weakened immunity;

— After entering the country from the countries where the epidemic was declared, isolation of 14 days is advised, as well as after the contact with a person who arrived from the infected area.

Despite great engagement in the implementation of preventive measures and activities to prevent the spread of infectious disease, the incidence of COVID-19 continues to grow with more than 43,500 laboratory confirmed cases and over 800 deaths in the Republic of Serbia.

**References**

1. Chernogor N.N., Zemlin A.I., Kholikov I.V., Mamedova I.A. Impact of the Spread of Epidemics, Pandemics and Mass Diseases on Economic Security of Transport // E3S Web of Conferences, Volume 203 (2020) 05019, DOI: https://doi.org/10.1051/e3sconf/202020305019

2. Kholikov I.V. The spread of epidemics, pandemics, and mass diseases as a contemporary global challenge // Pathways to Peace and Security. 2020. № 2 (59). P. 27-40. DOI: 10.20542/2307-1494-2020-2-27-40.

**Багреева Елена Геннадиевна,**
доктор юридических наук, профессор, профессор
Финансового университета при Правительстве РФ

**Кворович Драгана,**
профессор Полицейского университета г. Белград, Сербия

**Землин Александр Игоревич,**
доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта, заслуженный деятель науки Российской Федерации

# Непрерывное профессиональное образование как средство формирования правовой культуры специалиста в области обеспечения транспортной безопасности

*Аннотация.* Статья посвящена анализу значения правовой культуры специалиста в области обеспечения транспортной безопасности как основы право культурного поведения, направлений ее совершенствования на основе применения методик непрерывного профессионального образования. Использован инструментарий системно-правового подхода. Обсуждается вывод о том, что правовая культура является базовой составляющей общей и профессиональной культуры специалиста-транспортника, раскрывается ее сущность и содержание. Обосновывается вывод о необходимости дальнейшего правового обучения и воспитания специалистов транспортной отрасли с использованием системы непрерывного профессионального образования специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности с целью повышения эффективности работы персонала. По результатам сравнительно-правового анализа отечественного и зарубежного опыта сформулированы принципиальные положения, использование которых в процессе подготовки сил обеспечения транспортной безопасности позволит повысить эффективность работы по предотвращению рисков и минимизации угроз оптимальному функционированию транспортной системы.

*Ключевые слова:* транспортное право, правовая культура, правовые ценности, правовая аксиология, правовая подготовка специалистов, компетентностный подход.

**Elena G. Bagreeva,**
Doctor of Law, Professor, Professor of the Department of International and Public Law of the Law Faculty of the Financial University under the Government of the Russian Federation, Russian Federation

**Kvorovic Dragana,**
Professor at the Police University of Belgrade, Serbia

**Zemlin Alexander Igorevich,**
Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Transport Law of the Law Institute of the Russian University of Transport; Honored Scientist of the Russian Federation

# Continuing professional education as a means of forming a legal culture of a specialist in the field of transport security

*Abstract*. The article is devoted to the analysis of the significance of the legal culture of a specialist in the field of transport security. The conclusion is discussed that legal culture is the basic component of the general and professional culture of a transport specialist. Provisions are formulated, the use of which in the process of training the forces for ensuring transport security will increase the efficiency of work to prevent risks and minimize threats to the optimal functioning of the transport system.

*Keywords*: transport law, legal culture, legal values, legal axiology, legal training of specialists, competence-based approach.

Авторы основываются на понимании того, что правовая культура личности включает в себя твердое знание права, практики его применения, а также уважение к праву как социальной ценности [11, с. 52]. Таким образом, следует признать вполне обоснованным утверждение о том, что «каждый специалист транспорта при выполнении возложенных на него полномочий обязан исполнять соответствующие нормы права. Полученные правовые знания позволяют специалисту осмысленно понимать сущность обязывающих норм права, необходимость исполнять их… Специалист, думающий и действующий на основе правовых принципов, выражающих правильные отношения, складывающиеся в рабочем коллективе, достигает серьезных успехов

в работе и создает комфортную обстановку для плодотворного развития коллектива, в котором он трудится» [8, с. 63.].

Очевидно, что правовая культура специалистов области обеспечения транспортной безопасности представляет собой явление весьма сложное по своей внутренней структуре и богатству социальных связей. Она не сводится к знанию законов, норм права, хотя и предполагает его в качестве обязательного условия [12, с. 38].

Согласимся и с тем, что правовая культура личности включает помимо правосознания еще и уровень правозначимой деятельности в интересах обеспечения и упрочения порядка и законности в сфере профессиональной деятельности специалиста [12, с. 114].

Обоснованным видится также и вывод о том, что правовая культура — важная, базовая составляющая общей и профессиональной культуры специалиста-транспортника, включающая твердое знание права, практики его применения, а также уважение к праву как социальной ценности, убеждение в его справедливости, строгое исполнение предписаний законов, уставов, активную позицию в правотворческой сфере.

Анализ современной международной практики позволяет отметить особую, подчас крайне негативную, роль человеческого фактора в обеспечении безопасной эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств [1; 3, p. 4962; 10, с. 89; 14, с. 102]. В связи с этим высокая правовая культура — это объективно необходимое качество личности специалиста-транспортника, обусловленное характером его специфической деятельности. Правовая культура специалиста обеспечивает ему, с одной стороны, свободу действий, позволяя выполнять свои профессиональные обязанности с пониманием права; с другой, помогает избежать противоправных поступков, сообщая личности необходимость соблюдения правовых норм [12, с. 14], в том числе и регулирующих деятельность в сфере транспорта [18, с. 39; 22, с. 11].

Повышенные требования к правозначимым компетенциям специалистов-транспортников детерминируют необходимость не только включения в образовательные программы новых дидактических единиц (дисциплин и модулей), но и применение соответствующих новому содержанию технологий активного и интерактивного обучения. В частности, анализируя влияние цифровых технологий на решение

задач воспитания транспортников, Н. А. Духно обоснованно отмечает, что «уже сейчас следует серьезно менять обучение, наполняя его новым знанием о современных цифровых технологиях, об интеллектуальных транспортных системах. К этому еще следует добавить требования к методикам обучения, они станут полезными в воспитании специалистов нового поколения, если каждый преподаватель будет стремиться обучать с применением интерактивных методов, доводя их до проектного обучения, когда каждый обучающийся учится по своему проекту, ориентированному на профессию в сфере цифрового транспорта» [7, с. 160].

Рассматривая значение непрерывного профессионального образования специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности, для формирования их правовой культуры, следует отметить, что термин «непрерывное образование» использован в 1968 году в материалах ЮНЕСКО, а в последующем получил свое окончательное закрепление в руководящих документах указанной организации. В настоящее время непрерывное образование трактуется как единая система государственных, общественных образовательных учреждений, которая обеспечивает организационное, содержательное единство и преемственность всех звеньев образования1.

Статья 10 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации», определяющая структуру системы образования, устанавливает, что система образования создает условия для непрерывного образования посредством: реализации основных образовательных программ и различных дополнительных образовательных программ, предоставления возможности одновременного освоения нескольких образовательных программ, а также учета имеющихся образования, квалификации, опыта практической деятельности при получении образования.

Непрерывное образование предполагает многоуровневость и многопрофильность образовательных программ; возможность их комплексирования и индивидуализации с учет потребностей обучающегося, его работодателя; обеспечение преемственности, поступательности развития знаний, навыков и умений, поэтапности формирова-

[1] Концепция непрерывного образования // http// www.ido.tsu.ru

ния и совершенствования компетенций, что имеет особое значение для подготовки сотрудников, обеспечивающих безопасность функционирования транспортной сферы с использованиемдисциплин правовой направленности [5;17; 19; 20].

Особо актуальной следует признать проблему обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры [13; 24, с. 37], различных видов транспорта [4, с. 137—139; 6, с. 39; 9, с. 210; 21, с. 88; 26], в том числе в условиях нарастания террористических угроз [6; 15; 16; 17] и особых условий обстановки [2; 16, с. 52; 23; 25, с. 18—191].Кроме того, к значимому профессиональному знанию следует отнести анализ рисков и оценке основных угроз транспортной безопасности, что, безусловно, требует постоянного осмысления для развития отрасли.

В качестве принципов построения системы непрерывного профессионального образования сил обеспечения транспортной безопасности следует выделить принципы законности; системности; взаимосвязи обучения и воспитания; адресности и индивидуализации обучения; плановости и оперативности; транспарентности (открытости) в сочетании с обязательностью обеспечения сохранения государственной и иной охраняемой законом тайны.

В рамках данной статьи рассмотрены лишь отдельные аспекты значимой и сложной проблемы формирования правовой культуры специалистов, обеспечивающих систему транспортной безопасности, являющейся на сегодняшний день крайне актуальной.

**Литература**

1. Koryagina N., Bagreeva E., Makhova L. Higher Education Restructuration: Entrepreneurship Goals and Motivational Strategies, Journal of Entrepreneurship Education, 2018. Issue 25

2. Chernogor N., Zemlin A., Kholikov I., Mamedova I. Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport // E3S Web of Conferences, Volume 203 (2020) 05019,

3. Shamsunov S. K., Zemlin A. I., Bagreeva E. G. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? // Ekoloji, 2019, Issue 107. P.: 4961—4965.

4. Артамонова, С. Н. К вопросу о совершенствовании административно-правового регулирования обеспечения безопасности автомобильного транспорта // Вестник Екатерининского института. — 2017. — № 4 (40). — С. 136—140.

5. Артамонова, С. Н. Актуальные проблемы правового обеспечения профессиональной деятельности : учебник для вузов / С. Н. Артамонова [и др.] ; ответственный редактор А. И. Землин. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

6. Гуцуляк, В. Н. Роль и место морской спасательной службы в международно-правовом обеспечении безопасности судоходства. В сборнике:Актуальные проблемы современного международного права материалы XVI Международного конгресса «Блищенковские чтения»: в 3 ч. — Москва : Российский университет дружбы народов, 2019.

7. Духно, Н. А. Школа транспортного права// Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4(32). — С. 159—166.

8. Духно, Н. А. Цифровые технологии и воспитание транспортников // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2(26). — С. 62—78.

9. Едигарева, Ю. Г. Обзор актуального состояния безопасности на воздушном транспорте в мире / Ю. Г. Едигарева, О. И. Мазурок // Вестник Юридического института МИИТ. — 2018. — № 1 (21). — С. 209—214

10. Землин, А. И. Противодействие терроризму. Организационно-правовое обеспечение на транспорте : учебное пособие для бакалавриата, специалитета и магистратуры / А. И. Землин, В. В.. Козлов. — Москва : Издательство «Юрайт», 2019.

11. Землин, А. И. Правовая культура современной российской молодежи // Основы государства и права. — 1999. — № 6. — С. 50—55.

12. Землин, А. И. Правовая культура личности российского офицера: социально-философский анализ : дис. … канд. филос. наук. — Москва : Военный университетМинистерства обороны РФ,,1996

13. Землин, А. И. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры : монография / А. И. Землин, И. В. Холиков, А. А.. Мельникова. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2019.

14. Землин, А. И. Правовые и организационные аспекты обеспечения противодействия терроризму на транспорте : учебник для вузов / А. И. Землин [и др.]. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

15. Землин, А. И. Противодействие терроризму. Организационно-правовое обеспечение на транспорте : учебное пособие / А. И. Землин, В. В. Козлов. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

16. Землин, А. И. Актуальные вопросы правового обеспечения транспортной безопасности / А. И. Землин, А. В. Пищелко // Материалы международной научной конференции «Борьба с правонарушениями в сфере

экономики: правовые, процессуальные и криминалистические проблемы». — Новосибирск, 2019.

17. Правовое обеспечение профессиональной деятельности для транспортных специальностей : учебник / А. И. Землин [и др.]. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

18. Землин, А. И. Актуальные проблемы развития транспортного законодательства и транспортного права России : монография / А. И. Землин, Ю. И. Петров, Ю. А.. Харламова. — 2-е изд., перераб.и доп. — Москва: РУСАЙНС, 2019.

19. Правовое обеспечение профессиональной деятельности для транспортных специальностей : учебник / А. И. Землин [и др.]. — Москва, 2019.

20. Транспортное право : учебник / А. И. Землин [и др.]. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва, 2019.

21. Землин, А. И. Актуальные вопросы технического регулирования безопасности метрополитенов / А. И. Землин, О. М. Землина, О. Н. Швыдченко // Вестник Юридического института МИИТ. — 2018. — № 1 (21). — С. 87—101.

22. Землин, А. И. Административно-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности // Национальная безопасность и стратегическое планирование. — 2019. — № 4 (28). — С. 10—14.

23. Организационно-правовые основы функционирования транспортной системы в условиях сложной эпидемиологической обстановки: учебник / А. И. Землин [и др.] ; ответственные редакторыА. И. Землин, И. В. Холиков. — Москва : РУСАЙНС, 2020

24. Пищелко, А. В. Организационно-правовые основы транспортной безопасности в России // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 8. — С. 34—39.

25. Холиков, И. В. Правовые и организационные вопросы контроля за состоянием здоровья работников и оказания медицинской помощи пассажирам на транспорте в России / И. В. Холиков, М. В. Кленов // Мир транспорта. — 2019. — № 3. — С. 180—191.

26. Холиков, И. В. Противодействие преступным посягательствам на международную морскую безопасность // Глава в монографии «Преступность XXI века. Приоритетные направления противодействия». — Москва : ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2020.

**Сидоркин Александр Иванович,**
доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой
«Теория права, история права и международное право»
Юридического инстптута Российского университета транспорта

# Основные направления в исследовании проблем транспортной безопасности современности

*Аннотация.* В статье рассматриваются основные направления научных исследований проблем транспортной безопасности. Обращается внимание на проблемы в сфере транспортной безопасности, спровоцировавшие новые вызовы и угрозы современному обществу и государству. Анализируя административно-правовые основы обеспечения транспортной безопасности, автор призывает отойти от традиционных путей рассмотрения указанной проблематики через призму анализа актов незаконного вмешательства, расширяя горизонты исследования за счет анализа техногенных угроз транспортной безопасности. Особое внимание следует уделить проблемам согласованности и эффективности принимаемых законодателем нормативных правовых актов. Научная цель видится здесь не только исследовать теоретические, но и прикладные аспекты обеспечения транспортной безопасности, что должно выразиться в попытках дать оригинальные предложения по внесению изменений и дополнений действующего закона. Проблемы уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности, автор предлагает рассматривать в контексте транспортной безопасности как компонента общественной безопасности и призывает помнить, что преступные деяния в этой сфере не только посягают на собственно транспортную безопасность, но и несут угрозу человеку, окружающей природной среде или имуществу. Поэтому важной частью исследований, связанных с уголовно-правовым обеспечением транспортной безопасности, является проведение компаративного исследования зарубежного уголовного законодательства об ответственности за преступления в сфере обеспечения транспортной безопасности. Положительный опыт зарубежного законодателя может выступить предпосылкой для переосмысления действующих в Российской Федерации правовых положений. Такой методологический подход позволит несколько шире рассмотреть вопрос о социально-юридической обусловленности уголовно-правового противодействия преступлениям в сфере обеспечения транспортной безопасности.

*Ключевые слова:* транспортная безопасность, теоретические модели безопасности, философия безопасности, компоненты безопасности, угрозы безопасности.

**Alexander I. Sidorkin**,
Doctor of Law, Professor, Head of the Department «Theory of Law, History of Law and International Law», Russian University of Transport»

# The main directions in the study of modern transport security problems

*Abstract*. The article deals with the main directions of scientific research of transport security problems. Attention is drawn to the problems in the field of transport security, which provoked new challenges and threats to modern society and the state. The author calls for a departure from the traditional ways of considering these problems through the prism of analyzing acts of unlawful interference, expanding the horizons of research through the analysis of technogenic threats to transport security. Particular attention should be paid to the problems of consistency and effectiveness of regulatory legal acts adopted by the legislator.

*Keywords*: transport security, theoretical models of security, security philosophy, security components, security threats.

Конец XX — начало XXI в. характеризуются возросшим интересом к вопросам безопасности, как со стороны государства, так и со стороны общества в целом. Достижения прогресса в технических областях, в том числе в сфере транспорта, с одной стороны, способствовали созданию комфортной среды проживания для людей, с другой стороны, усложнение технических решений повлекло за собой не только увеличение рисков безопасности для общества, но и поставило перед обществом новые, ранее неизвестные задачи, от решения которых стала напрямую зависеть его безопасность. В этой связи, достижения прогресса в транспортной сфере потребовали по-настоящему научного подхода в контексте обеспечения транспортной безопасности, чему, по обоснованному мнению, некоторых исследователей, уделяется еще слишком мало внимания [7].

С нашей точки зрения, научная ценность теории и формальных моделей безопасности, выработанных на ее основе, заключается в том, что они способны предсказать реальные ситуации развития событий (реальный мир). В свою очередь, практика реализации предложенных теоретических моделей позволяет осуществить так называемую теорию контакта с окружающим миром, открывает двери для обратной связи и коррекции разрабатываемой теории транспортной безопасности.

В то же время, полагаем необходимым указать, что следует видеть конечную цель теоретических исследований о транспортной безопасности, чтобы в конечном итоге улучшить результаты в реальном мире. Неспособность проверить сопоставление теоретических моделей и предположений о средствах и системах обеспечения транспортной безопасности с реалиями ее обеспечения приводит к потере связей между наукой и практикой, столь необходимой для достижения конечной цели — выработке эффективного инструментария средств защиты от угроз. Среди таких инструментов защиты, по нашему мнению, особое место занимает право, как один из древнейших регуляторов жизни общества. Не случайно, в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683, в числе средств, обеспечивающих транспортную безопасность, указывается нормативное регулирование отношений в сфере транспорта.

Вместе с тем вскрыть механизм процессов обеспечения транспортной безопасности без анализа философского аспекта понимания безопасности как таковой, будет невозможно. Философия, посредством определения общего понятия безопасности, в то же время, выполняя методологическую функцию, позволяет исследовать отдельные стороны явления транспортной безопасности [4, с. 83]. В связи со сказанным, полагаем обязательным исследование разных подходов философии науки безопасности, применительно к вопросам обеспечения транспортной безопасности.

Действующее российское законодательство в сфере обеспечения транспортной безопасности основывается на многовековом опыте развития отечественного права. Поэтому важное место в исследованиях, посвященных транспортной безопасности, следует уделять вопросам истории правового регулирования обеспечения транспортной безопасности. Исследование проблемы генезиса и последующего исторического развития отечественного законодательства о транспортной безопасности с использованием научных методов познания, в частности диалектического и конкретно-исторического, позволит говорить о процессе его формирования как об объективном явлении и получить представление об уникальных чертах, характеристиках и особенностях, присущих этому процессу.

Разрабатывая проблематику административно-правовых основ обеспечения транспортной безопасности, необходимо отойти от традиционных путей рассмотрения указанной проблематики через призму анализа актов незаконного вмешательства, расширяя горизонты исследования за счет анализа техногенных угроз транспортной безопасности. Один из путей решения проблемы предотвращения такого вида угроз, видится в дополнительной правовой регуляции — издания соответствующих нормативных правовых актов, выстраивающих единую государственную систему мер по обеспечению транспортной безопасности, преодолевающих разобщенность в принятии решений федеральными, региональными и местными органами власти [1]. Особе внимание в этой связи, следует обратить на роль и значение Минтранса России, как органа, на которого возложено осуществление государственной политики в сфере обеспечения транспортной безопасности, в том числе и посредством правового регулирования.

Анализируя вопросы уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности, необходимо акцентировать внимание на системном исследовании комплекса предписаний уголовно-правового характера в указанной сфере. Особое внимание следует уделить проблемам согласованности и эффективности принимаемых законодателем нормативных правовых актов. Научная цель видится здесь не только исследовать теоретические, но и прикладные аспекты уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности, что должно выразиться в попытках дать оригинальные предложения по внесению изменений и дополнений действующего уголовного закона. Рассматривая транспортную безопасность как компонент общественной безопасности, следует помнить, что преступные деяния в этой сфере не только посягают на собственно транспортную безопасность, но и несут угрозу человеку, окружающей природной среде или имуществу. Поэтому важной частью исследований, связанных с уголовно-правовым обеспечением транспортной безопасности, является проведение компаративного исследования зарубежного уголовного законодательства об ответственности за преступления в сфере обеспечения транспортной безопасности. Положительный опыт зарубежного законодателя может выступить предпосылкой для переосмысления действующих в Российской Федерации правовых положений. Кроме того, такой методологический подход позволит несколько шире рассмотреть вопрос о социально-

юридической обусловленности уголовно-правового противодействия преступлениям в сфере обеспечения транспортной безопасности[5].

Среди мер, обеспечивающих транспортную безопасность, важное место занимают меры гражданско-правового характера. Хозяйственная деятельность субъектов транспортной инфраструктуры в настоящее время неразрывно связана с принятием решений и мер по реализации комплекса защитных мероприятий по предотвращению угроз транспортной безопасности. Кроме того, обеспечение транспортной безопасности в современных условиях, это еще и масштабный рынок товаров, работ и услуг в этой сфере. Указанная проблематика не должна оставаться за рамками исследований проблем транспортной безопасности. Особое место в исследованиях гражданско-правовой составляющей транспортной безопасности занимает актуальнейшая проблема профилактики коррупционности закупочных процедур, проводимых при размещении заказов на работы и услуги в сфере обеспечения транспортной безопасности [3].

Необходимо как можно скорее найти ответы на новейшие вызовы и угрозы транспортной безопасности, связанные с «прорывными» технологиями развития транспорта, такими, например, как разработка и создание беспилотных транспортных средств, повышение автономности электротранспорта, что вызвало массовое его применение в городской среде. Активное внедрение интеллектуальных транспортных систем не только открывает дверь для широкого спектра способов обеспечить транспортную безопасность, например, путем внедрения вспомогательных приложений, но и одновременно с этим повышает уязвимость к различным угрозам безопасности, таким образом, влияя на уровень безопасности общества в целом. Отсутствие стандартов обеспечения безопасности в условиях активного внедрения интеллектуальных транспортных систем, видится ныне как основная проблема, требующая скорейшего разрешения на уровне законодателя.

Не менее важной проблемой использования, к примеру, беспилотных транспортных средств, является проблема ответственности за ситуации аварий, произошедших в автономном режиме [2], а также международно-правовой ответственности за их применение в военных целях [6]. К сожалению, суды в настоящее время, пока не готовы правильно квалифицировать такие деяния и «распределять» ответственность между сторонами конфликта.

Тезисно обозначая стратегические направления в исследованиях проблем транспортной безопасности, мы, тем самым, призываем научное сообщество к более активному обсуждению того, что могло бы характеризовать науку о транспортной безопасности, различные подходы, которые могли бы ее продвинуть, терминологию, которая еще не устоялась. Достижима ли эта цель и поставлена ли она современным научным сообществом, во многом будет зависеть от того, как она определяется и определима ли она в реальности.

**Литература**

1. Землин, А. И. К вопросу об оптимизации научного сопровождения проблем административно-правового регулирования транспортной безопасности // Актуальные проблемы транспортного права и транспортной безопасности в контексте современных вызовов и угроз : Сборник научных трудов Международной научно-практической конференции. Российский университет транспорта. — Москва, 2020.

2. Ирошников, Д. В. О безопасности личности на транспорте в условиях использования новых видов транспортных средств: к постановке проблемы // Национальная безопасность России: актуальные аспекты : Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. — Москва, 2019.

3. Корякин, В. М. Коррупционные риски в сфере обеспечения транспортной безопасности // Военное право. — 2020. — №: (64). — С. 30—35.

4. Землин, А. И. О проблемных вопросах правового регулирования системы обеспечения транспортной безопасности // Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики // Материалы II Международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева ; вступительное слово Н. А. Духно. — Москва : Изд-во Юридического института МИИТ, 2020.

5. Холиков, И. В. Противодействие преступным посягательствам на международную морскую безопасность // Глава в монографии «Преступность XXI века. Приоритетные направления противодействия». — Москва : ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2020.

6. Холиков, И. В. Международно-правовая ответственность в контексте правовой регламентации военного использования беспилотных летательных аппаратов / И. В. Холиков, К. Л. Сазонова // Военное право. — 2017. — № 4 (44). — С. 217—226.

7.Herley, C. and P. C. van Oorschot. Science of Security: Combining Theory and Measurement to Reflectthe Observable // IEEESecurity & Privacy, vol. 16, no. 1 (January/February), 2018. P. 12—22.

**Григорьев Виктор Николаевич,**
доктор юридических наук, профессор, ведущий научный сотрудник Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский институт Федеральной службы исполнения наказаний»

# Назначение уголовного судопроизводства и социально-правовая действительность

*Аннотация*. Отдельные формулировки назначения уголовного судопроизводства вступили в современной ситуации в противоречие с реальной социально-правовой действительностью, которая на законодательном уровне в некоторых ситуациях исключает защиту личности от необоснованного обвинения. Для разрешения данного противоречия следует сделать выбор: либо менять нормативную формулировку назначения уголовного судопроизводства, либо — исключать из закона противоречащие ему нормы. В выборе предмета реформирования предпочтение отдается традиционным российским ценностям. Современные тренды российского уголовного судопроизводства не вполне отражают запросы гражданского общества в Российской Федерации. Это скорее результат системы ведомственно-бюрократических мероприятий по распределению влияния и нагрузки. С гуманитарных позиций правильнее было бы вернуть систему уголовного судопроизводства в то состояние, когда оно вновь будет отражать утраченное назначение, в частности, защиту личности от незаконного обвинения. Начать следует со снятия с должностных лиц правоохранительных органов обязанности быть односторонними в исследовании доказательств и представлять только одну сторону — обвинения (гл. 6 УПК РФ), а также устранить нормативный запрет для органов предварительного следствия и дознания собирать доказательства, защищающие обвиняемого (ч. 2 ст. 15 УПК РФ).

*Ключевые слова*: участники уголовного судопроизводства, суд, обвинение, назначение уголовного судопроизводства, односторонность в расследовании и судебном разбирательстве, оптимизация уголовного судопроизводства, фрагментация обстоятельств преступления.

**Viktor Grigoriev,**
Leading Researcher of the Federal State Institution «Research Institute of the Federal Penitentiary Service», Doctor of Law, Professor

# Purpose of criminal proceedings and social and legal validity

*Abstract*. Separate formulations of the appointment of criminal proceedings have come into conflict with the real social and legal reality in the current situa-

tion, which at the legislative level in some situations excludes the protection of an individual from an unjustified accusation. To resolve this contradiction, a choice should be made: either to change the normative wording of the purpose of criminal proceedings, or to exclude from the law the norms that contradict it. Modern trends in Russian criminal justice do not fully reflect the needs of civil society in the Russian Federation.

*Keywords*: participants in criminal proceedings, court, accusation, appointment of criminal proceedings, one-sidedness in investigation and trial, optimization of criminal proceedings, fragmentation of the circumstances of a crime.

Как показывает предпринятый анализ, нормативная формулировка одного из назначений уголовного судопроизводства, направленная на «защиту личности от незаконного и необоснованного обвинения, осуждения, ограничения ее прав и свобод» (п. 2 ч. 1 ст. 6 УПК РФ) оказалась в значительной мере лишенной правового механизма для ее реализации. Из восьми участников уголовного судопроизводства — представителей государства только одному в законе не предписан односторонний обвинительный уклон. Это — суд. Все остальные (прокурор, следователь, руководитель следственного органа и т.д.) однозначно поставлены законом в гл. 6 УПК РФ только на одну сторону — обвинения. Соответствующая глава УПК РФ, определяющая уголовно-процессуальный статус участников уголовного судопроизводства, так и называется «Глава 6. Участники уголовного судопроизводства со стороны обвинения». Соответственно, помещенным в эту главу должностным лицам правоохранительных органов, по сути, заниматься защитой личности от необоснованного обвиненияявляется противозаконным. Обвинение для них, по логике законодателя, это не столько одна из версий, сколько нормативно-правовой императив, которому необходимо соответствовать даже в случае очевидной неправоты. Современные деятели юстиции, сформировавшиеся уже на базе современного уголовно-процессуального законодательства и понятия не имеющие о страхе быть уличенным в «обвинительном уклоне», добросовестно отрабатывают либеральные несуразности закона, предписывающего им лишь одну позицию — быть на стороне обвинения [2, с. 195—197; 3, с. 25—27].

Весьма показательным в этом отношении является уголовное дело по обвинению Долматова В. А. и Савченко Д. М. в совершении преступления, предусмотренного п. «а» ч. 3 ст. 111 УК РФ. Его рассмот-

рение в Тверском районном суде города Москвы завершилось 10 августа 2017 г. обвинительным приговором, по которому подсудимые признаны виновными в совершении умышленного причинения тяжкого вреда здоровью, опасного для жизни человека, из хулиганских побуждений, с применением предметов, используемых в качестве оружия, группой лиц, и приговорены к лишению свободы на шесть лет и шесть месяцев каждый [6, л.д. 193—204]. При этом и следователь, и суд проигнорировали видеозаписи происшествия, на которых отчетливо видно, что не Долматов и Савченко напали на «потерпевшего», а ровно наоборот, потерпевший своими явно незаконными действиями спровоцировал дорожный конфликт, покушался на убийство Савченко, в ходе реализации своих агрессивных замыслов в результате неумелых действий сам «нарвался» на свою же металлическую палку, которую применил при нападении на Савченко, в результате чего оказался в нокауте. Апелляционная инстанция также проигнорировала все эти очевидные обстоятельства и встала на сторону обвинения, оставив приговор в силе.

24 июня 2018 г. Президиум Московского городского суда отменил указанный приговор от 10 августа 2017 г. и апелляционное определение судебной коллегии по уголовным делам Московского городского суда от 4 декабря 2017 г. [7], направив уголовное дело на новое судебное разбирательство в ином составе суда.

25 декабря 2018 г. Тверской районный суд г. Москвы вынес в отношении Долматова В. А. и Савченко Д. М. оправдательный приговор, в соответствии с которым оба подсудимые признаны невиновными в связи с отсутствием в их действиях состава преступления [8]. Таким образом, суд, полно и всесторонне исследовав представленные доказательства, установил действительные обстоятельства происшествия, в результате чего преодолел навязанный стороной обвинения и бездумно продублированный судом обвинительный уклон [5, с. 176—177].

В подобных ситуациях возникает вопрос, не считает же законодатель, что реализация назначения уголовного судопроизводства защищать личность от незаконного обвинения должна быть возложена только на защитника. С ресурсами его клиента он бесспорно проиграет системе односторонне заточенных только на одно обвинение правоохранительных органов государства.

Чтобы разрешить противоречие нормативной формулировки назначения уголовного судопроизводства с реальной социально-правовой действительностью, следует сделать выбор: либо менять эту формулировку, исключив из нее предписание о защите личности от необоснованного обвинения и тем самым приведя в соответствии с действующими реалиями, либо, наоборот, — менять само судопроизводство, приведя его в соответствие с нормативным назначением или, по крайней мере, убрать из УПК РФ нормы, исключающие такое его предназначение.

Судя по современным трендам, проще и правильнее убрать из нормы о назначении уголовного судопроизводства слова о защите личности от незаконного и необоснованного обвинения, осуждения, ограничения ее прав — как несоответствующие сложившейся в России модели уголовного судопроизводства и ее практической реализации. Однако я, например, не считаю, что эти современные тренды отражают действительные запросы гражданского общества в Российской Федерации. Это в большей мере результат системы ведомственно-бюрократических мероприятий по распределению влияния и нагрузки. С гуманитарных позиций правильнее было бы вернуть систему уголовного судопроизводства в то состояние, когда оно вновь будет отражать утраченное назначение по защите личности от незаконного и необоснованного обвинения и осуждения. На этом фоне удобство формы для деятелей юстиции является вторичным [4, с. 116—122]. Это же, на мой взгляд, будет в большей мере соответствовать духовно-нравственным запросам и традициям российской общности [1, с. 18].

К реализации такого назначения уголовного судопроизводства как «защита личности от незаконного и необоснованного обвинения, осуждения, ограничения ее прав и свобод» должна быть допущена и государственная система правоохранительных органов в лице следователя, руководителя следственного органа, органа дознания, начальника подразделения дознания, начальника органа дознания, дознавателя, в производстве которых находится уголовное дело, а также надзирающего прокурора. Без их участия, а тем более с нормативно предписанным противодействием защите от необоснованного обвинения указанное назначение уголовного судопроизводства по определению не может быть реализовано.

Чтобы такое их участие в защите личности от незаконного и необоснованного обвинения сделать реальным, оно должно основываться не только на здравом смысле, образованности, воспитанности и порядочности конкретных должностных лиц, ведущих производство по уголовному делу, а прежде всего на нормативно-правовом императиве. Для этого необходимо предпринять в сфере уголовно-процессуального регулирования следующие два нововведения. Во-первых, исключить из УПК РФ всякое упоминание о делении участников уголовного судопроизводства на действующих только и исключительно с одной из двух сторон — либо со стороны обвинения, либо со стороны защиты (гл. 6, 7 УПК РФ). Во-вторых, чтобы отсеять всякие сомнения и доктринальные толкования о допустимом диапазоне выбора позиции, прямо предписать должностным лицам, в производстве которых находится уголовное дело, обязанность исследовать обстоятельства совершенного преступления объективно и всесторонне.

Понятно, что предложенные нововведения повлекут за собой другие изменения. Среди первоочередных я вижу необходимость исключения из УПК РФ нормы о разделении функций как проявлении состязательности в уголовном судопроизводстве: «Функции обвинения, защиты и разрешения уголовного дела отделены друг от друга и не могут быть возложены на один и тот же орган или одно и то же должностное лицо» (ч. 2 ст. 15 УПК РФ). Эта формулировка отражает уходящее корнями в историю «Святой инквизиции» положение о необходимости разделения функции в уголовном процессе. Совершенно правильная с точки зрения теории построения уголовного судопроизводства, она просто приведена ни к месту. Предназначенная для исключения случаев возложения на одно и то же лицо функций следователя и защитника, или прокурора и судьи, она вылилась по сути в запрет конкретным должностным лицам, заранее приписанным к стороне обвинения, предпринимать иные кроме обвинительных действия, в частности, направленные на защиту лица от необоснованного обвинения. Экстраполированная на полномочия конкретных должностных лиц, эта теоретическая формулировка в результате ограничила их полномочия пределами предписанной функции.

На наш взгляд, для исключения случаев возложения на одно и то же лицо функций следователя и защитника, или прокурора и судьи

вполне достаточно норм об обстоятельствах, исключающих участие в уголовном судопроизводстве (гл. 9 УПК РФ). И для этого вовсе не обязательно воспроизводить общетеоретические раритеты, воспринимаемые как прямой запрет конкретным должностным лицам всесторонне разбираться в обстоятельствах совершенного преступления, включая вполне вероятную ситуацию, когда «фигуранты» дела могут поменяться статусами обвиняемого и потерпевшего.

Конституционный Суда РФ в Постановлениот 29 июня 2004 г. № 13-П «По делу о проверке конституционности отдельных положений статей 7, 15, 107, 234 и 450 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации в связи с запросом группы депутатов Государственной Думы», отвечая на запрос о том, что ч. 2 ст. 15 УПК РФ освобождает государственные органы и их должностных лиц — прокурора, следователя, дознавателя от выполнения конституционной обязанности по признанию, соблюдению и защите прав и свобод человека и гражданина, записал, что содержащиеся в ней положения»не освобождают должностных лиц государственных органов — участников уголовного судопроизводства со стороны обвинения от выполнения при расследовании преступлений и судебном разбирательстве уголовных дел конституционной обязанности по защите прав и свобод человека и гражданина, в том числе от незаконного и необоснованного обвинения, осуждения, иного ограничения прав и свобод» (п. 2 резолютивной части постановления). Аргументация довольно бесхитростная — слово против слова. Только громкость слова, или авторитетность его автора не меняет сути — в законе как содержался запрет конкретным должностным лицам, приписанным к стороне обвинения, предпринимать действия в защиту обвиняемого, так он и остался. Поэтому представляется более соответствующим нормативно закрепленному в действующем законодательстве назначению уголовного судопроизводства устранить нормативный запрет для следователя, руководителя следственного органа, органа дознания, начальника подразделения дознания, начальника органа дознания, дознавателя собирать доказательства, защищающие обвиняемого, исключив с этой целью из УПК РФ норму ч. 2 ст. 15.

Конечно же, такой новый с точки зрения действующего законодательства статус участников уголовного судопроизводства со стороны правоохранительных органов государства вовсе не лишает их своего

основного предназначения по выявлению и раскрытию преступлений и реализации тем самым другого предусмотренного законом назначения уголовного судопроизводства — «защиту прав и законных интересов лиц и организаций, потерпевших от преступлений» (п. 1 ч. 1 ст. 6 УПК РФ). С этой целью, также чтобы отсеять всякие сомнения, представляется необходимым норму об обязанности прокурора, следователя, органа дознания и дознавателя принимать в рамках уголовного преследования меры по установлению события преступления, изобличению лица или лиц, виновных в совершении преступления (ч. 2 ст. 21 УПК РФ), дополнить положением, предусматривающим дополнительно для них обязанность обнаруживать и раскрывать преступления.

**Литература**

1. Адаменко, И. Е. Уголовно-процессуальная деятельность: системообразующие основания и компоненты: монография / под редакцией В. Н. Григорьева. — Москва : Юрлитинформ, 2016.

2. Григорьев, В. Н. Суд не на осуд, а на рассуд // Проблемы применения уголовного и уголовно-процессуального законодательства : сборник материалов международной научно-практической конференции / под редакцией В. М. Зимина, Т. Ю. Новиковой, Е. А. Ануфриевой, В. П. Бодаевского, Д. А. Захарова. — Симферополь : ИТ «АРИАЛ», 2018.

3. Григорьев, В. Н. «Новый прием» установления истины по уголовному делу — фрагментирование обстоятельств // Уголовное производство: процессуальная теория и криминалистическая практика: материалы VI Международной научно-практической конференции, 26-27 апреля 2018 года, г. Симферополь—Алушта / ответственные редакторы М. А. Михайлов, Т. В. Омельченко; Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского. — Симферополь : ИТ «АРИ-АЛ», 2018.

4. Григорьев, В. Н. Фемида в поисках удобной формы (о некоторых современных тенденциях в развитии уголовно-процессуальной формы) // Актуальные проблемы российского права. — 2015. — № 12. — С. 116—122.

5. Савенков, А. В. Фиксация сведений в системе уголовно-процессуального доказывания (общие положения и частные ситуации) : дис. ... канд. юрид. наук. — Москва : ФГКОУ ВО «Московский университет Министерства внутренних дел РФ им. В. Я. Кикотя», 2020.

6. Архив Тверского районного суда города Москвы. — 2017. — Дело № 1-216/2017. — Том 3.

7. Архив Московского городского суда. — 2018. — Дело № 44у-346/2018.
8. Архив Тверского районного суда города Москвы. — 2018. Дело — № 1-0283/2018.

**Пищелко Александр Валериевич,**
доктор педагогических наук, профессор, доцент кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта

## К вопросу построения гибридной системы транспортной безопасности

*Аннотация.* Реформирование транспортной отрасли, на основе внедрения информационно-компьютерных технологий, с одной стороны, обеспечивает конкурентные преимущества на рынках перевозок, с другой стороны, внедрение цифровых технологий является вызовом, ставящим под угрозу безопасность перевозок, в связи с появлением новых, гибридных опасностей, затрагивающих и сферу информационной безопасности и традиционной сферы физической защищенности транспортного комплекса. Транспортная отрасль российской экономики, сформированная в советский период, отличается институциональной инертностью, наличием физических угроз материальных объектов транспорта и входит в эпоху цифровых технологий достаточно сложно. Появление беспилотного транспорта ускорило процесс внедрения информационно-компьютерных технологий в транспортную деятельность. Однако это не изменяет материальную природу транспорта и необходимость его физической защиты, обеспечения технологической и эксплуатационной, а также информационной безопасности. Сегодня система безопасности носит гибридный характер, строится на основе анализа уязвимости транспортных процессов, как физических, так и информационных. Трансформация транспорта повышает эффективность перевозочного процесса, но вместе с тем порождает и новые угрозы и риски. Специфические угрозы и риски формирующегося транспортного пространства и транспортной логистики формируют гибридное пространство безопасности. Традиционная, реактивная система безопасности становится неадекватной новым опасностям и требуются новые формы и способы защиты. На основе определения риска как ситуативной характеристики транспортного пространства, рассматривается возможность построения систем безопасности на основе риск-ориентированного подхода, используя ситуационной подход к анализу

угроз и рисков безопасности. В связи с этим в условиях изменения транспортной отрасли, предлагается переход к системе безопасности, на основе предиктивной аналитики, с использованием возможностей искусственного интеллекта, что в ситуации неопределенности, может быть использована в качестве инструмента управления безопасностью.

*Ключевые слова:* цифровой транспорт, транспортное пространство, гибридное пространство транспортной безопасности, риск-ориентированный подход, гибридная система, транспортная безопасность.

**Aleksandr V. Pishchelko,**
Doctor of Pedagogy, Professor of the Department «Transport Law»,
In-stitute of Legal Studies, Federal State Institution of Higher Education
«Russian University of Transport», Russian Federation

## On the issue of building a hybrid transport security system

*Abstract*. Reforming the transport industry based on the introduction of information and computer technologies provides competitive advantages in the transportation markets, and the introduction of digital technologies is a challenge that jeopardizes the safety of transportation, due to the emergence of new, hybrid threats affecting both the sphere of information security and the traditional sphere of physical security of the transport complex. The advent of unmanned vehicles has accelerated the process of introducing information and computer technologies into transport activities. The traditional, reactive safety system is becoming inadequate to new hazards and new forms and methods of protection are required.

*Keywords*: digital transport, transport space, hybrid transport security space, risk-based approach, hybrid system, transport security.

Трансформация транспортной отрасли, наряду с повышением эффективности перевозочного процесса за счет использования в логистике информационно-компьютерных технологий спровоцировало появление новых угроз и рисков. В деятельности транспортного комплекса изменяются векторы его технологического и организационно-технического развития. Анализ угроз и рисков позволяет построить систему обеспечения безопасности с учетом особенностей новых форм транспортной деятельности, возникающих в процессе его изменения [1, с. 14]. Использование риск-ориентированного и ситуационного подходов при построении дерева угроз и рисков безопасности обусловлено возможностью связать концепцию управления пере-

возочным процессом с конкретными ситуациями на разных этапах транспортной деятельности для обеспечения его стабильной работы и развития.

Появление и распространение цифровых технологий определяют направления развития всех отраслей экономики, в том числе и транспортной отрасли, и приводит к кардинальным изменениям для субъектов транспортной деятельности.

Внедрение информационно-коммуникационных технологий на транспортных предприятиях способствовало их изменению. Появление первого Интернета — интернета информации привело к переходу от аналоговых данных к цифровым, произошла цифровизация управленческой деятельности транспортных предприятий, и в определенной степени, транспортных средств, чтопозволило повысить скорость и объемы перевозок. Однако эти технологии могли лишь поддерживать привычные бизнес-модели транспортной деятельности опираясь на высокую надежность электронного документооборота. Появление третьего Интернета — интернета-вещей (облако, мобильность, большие данные, искусственный интеллект) принципиально изменили организацию социально-экономических отношений в транспортной деятельности создавая платформы интеграции и взаимодействия всех участников транспортных отношений.

Современная конкурентная среда транспортного пространства, требует от транспортных предприятий быстро адаптироваться, оптимизировать и менять бизнес-стратегии и бизнес-процессы перевозочной деятельности, ориентируясьна меняющиеся, в условиях неопределенности, условия. Сегодня цифровая трансформация является необходимостью, обеспечивающей конкурентные преимущества на рынке перевозок, в то же время она может стать новой опасностью в сфере обеспечения транспортной безопасности. Повышение эффективности перевозок достигается за счет изменения логистических схем, бизнес-модели, увеличения скорости обработки грузов и снижения издержек, на основе перехода на полностью управляемый и прозрачный транспортный процесс.

Вместе с тем, цифровизация транспорта порождает ряд проблем связанных с появлением специфичных рисков и угроз цифровой деятельности транспортных систем, наряду с сохранением необходимости физической защиты транспорта и транспортной инфраструктуры,

возникновение гибридного пространства транспортной безопасности. Во-первых, это необходимость правового регулирования деятельности новых видов транспорта, в частности беспилотного, несоответствие действующего нормативного регулирования транспортной отрасли потребностям цифрового технологического уклада. Государственное управление транспортом предполагает «совершенствование правовых основ транспортной деятельности, базирующихся на единых принципах [2, с. 36].

Во-вторых, необходимость вложения большихобъемов средств для внедрения цифровых технологий, отсутствие единых стандартов, обеспечивающих внедрение информационно-компьютерных технологий в условиях отсутствия отечественного оборудования и программного обеспечения при ограничениях на закупку иностранного оборудования и программного обеспечения порождает коррупционные риски, возникающих, в том числе из-за «недостатков законодательства и законодательного процесса» [4, с. 75].

В-третьих, низкий уровень готовности транспортных предприятий к адаптации цифровых технологий, отсутствие специалистов необходимой квалификации в сфере обеспечения безопасности в условиях гибридного транспортного пространства.

Основными технологиями гибридного пространства безопасности сегодня является предиктивная аналитика, с использованием искусственного интеллекта, опирающегося на большую базу данных. Внедрение таких технологий должно привести к снижению уровня угроз, эксплуатационных затрат транспортных средств, увеличение объема грузопассажирских перевозок и скорости их доставки. В конечном счете, это приведет к новой организации деятельности служб транспортной безопасности, на основе платформы интеграции и взаимодействия всех участников деятельности по обеспечению транспортной безопасности на протяжении всего перевозочного процесса, включая и подготовку к нему.

Под интегрированной платформой транспортной безопасности мы понимаем единство информационно-компьютерных технологий, объединенных в автоматизированную систему управления безопасностью транспортного комплекса.

Сущность гибридной системы безопасности транспортного предприятия заключается в сочетании системы нейтрализации цифровых

рисков и угроз и системы обеспечения безопасностифизической структуры транспортного комплекса, персонала и пассажиров и перевозочного процесса.

Ключевым ресурсом гибридной службы безопасности является сочетание баз данных, информационных систем, технологий и опыт, знания, навыки и компетенции сотрудников служб транспортной безопасности. Эффективность деятельности определяется совокупность организационных способностей и возможностей систем безопасности, полученных в результате рационального использования потенциала сотрудников и ИТ-активов.

Деятельность службы безопасности в гибридном транспортном пространстве характеризуется рядом особенностей: ориентация на взаимодействие и интеграцию, переход к предиктивной аналитике и проактивному реагированию на основе искусственного интеллекта, облака, мобильных приложений, большой базы данных. В информационной инфраструктуре гибридной службы безопасности формируется гибридный ИТ-ландшафт, используется не только локальная, но и облачная, все данные оцифрованы, включая неструктурированные» [5, с. 76].

Таким образом, гибридное пространство создает целостную систему безопасности, в которой размыты границы между безопасностью технической эксплуатации транспортных средств и их ремонтом, организации перевозочного процесса, включая погрузку и разгрузку, доставку груза конечным потребителям. Проактивные, на основе риск-ориентированных подходов, технологии используются для обеспечения безопасности бизнес-моделей транспортных перевозок и отдельных транспортных процессов. И здесь возникают проблемы несоответствия существующих систем транспортной безопасности новым способам их обеспечения, а также способов защиты данных применяемых цифровых технологий.

Во-первых, привычные технологии защиты данных имеют большое количество ограничений и не успевают за развитием цифровых технологий, применяемых в транспортной деятельности. Во-вторых, никуда не исчезает проблематика физической защиты транспортного предприятия. Реактивное реагирование на инциденты необходимо сочетать с проактивным реагированием на угрозы транспортной безопасности и предиктивной аналитикой возможных рисков.

**Литература**

1. Землин А. И. Административно-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности // Национальная безопасность и стратегическое планирование. 2019. — № 4 (28). — С. 10—14.

2. Правовое обеспечение профессиональной деятельности для транспортных специальностей : учебник / А. И. Землин [и др.]. — Москва, 2019.

3. Транспортное право : учебник / А. И. Землин [и др.]. — Москва, 2019.

4. Административно-правовые проблемы противодействия коррупция в системе государственных закупок : монография / А. И. Землин [и др.] ; под редакцией А. И. Землина, В. М. Корякина. — Москва : МИИТ, 2013.

5. Аброскин, А. С. Экономическое развитие в цифровую эпоху / Аброскин [и др.]. — Москва : Издательский дом «Дело», РАНХиГС, 2019.

**Землин Александр Игоревич,**
доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта, руководитель направления «Транспортная безопасность» Научно-экспертного совета Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук

**Лаврентьева Александра Игоревна,**
магистрант Юридического института Российского университета транспорта

## Некоторые вопросы учебно-методического сопровождения профессиональной переподготовки должностных лиц, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность на транспорте

*Аннотация*. Статья посвящена исследованию проблемных вопросов дидактического и методического обеспечения реализации дополнительных профессиональных программ профессиональной переподготовки должностных лиц Ространснадзора, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность на транспорте, в условиях вступления в силу с 1 июля 2021 г. Фе-

дерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», устанавливающего новые обязанности инспектора. По результатам формально-логического и догматического анализа содержания федеральных государственных образовательных стандартов высшего образования и учебных планов сделан вывод о том, что освоение компетенций, необходимых для соответствия квалификации инспектора требованиям к его профессиональной подготовки по занимаемой должности в настоящее время возможно только в результате обучения по направлению подготовки 40.04.01 «Юриспруденция». Сделан вывод о необходимости реализации в целях обучения должностных лиц, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность на транспорте, по программам переподготовки, а также сформулированы предложения по оптимизации вопросов дидактического и методического сопровождения указанной дополнительной профессиональной программы.

Ключевые слова: дополнительное профессиональное образование, контрольно-надзорная деятельность на транспорте.

**Zemlin Alexander Igorevich**
Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Transport Law
of the Law Institute of the Russian University of Transport;
Honored Scientist of the Russian Federation

**Lavrentieva Alexandra Igorevna,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Some issues of educational and methodological support of professional retraining of officials engaged in control and supervisory activities in transport

*Abstract*. The article is devoted to the study of problematic issues of didactic and methodological support for the implementation of additional professional programs for professional retraining of Rostransnadzor officials carrying out control and supervisory activities in transport, in the context of the entry into force from July 1, 2021 of the Federal Law "On State Control (Supervision) and municipal control in the Russian Federation ", establishing new duties of the inspector.

*Keywords*: additional professional education, control and supervision activities in transport.

Статья 29 Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», вступающего в силу с 1 июля 2021 г., устанавливает 12 обязанностей инспектора.

Очевидно, что исполнение всех двенадцати обязанностей предполагает наличие компетенций, связанных с осуществлением правозначимой деятельности. Условно десять из них связаны с правоисполнением, две — с правоприменительной деятельностью. Таким образом, исполнение обязанностей инспектора предполагает наличие соответствующих компетенций.

В настоящее время инспектор Ространснадзора таковым компетенциями не обладает и обладать не может априори, поскольку Федеральными государственными образовательными стандартами (далее — ФГОС) либо Самостоятельно утверждаемыми государственными образовательными стандартами (далее — СУОС РУТ) по соответствующим предъявляемым к должности квалификационным требованиям программам высшего (среднего профессионального) образования, такого рода компетенции не установлены и, соответственно, в процессе обучения не формируются.

Даже в новых, разрабатываемых СУОС РУТ (на основе ФГОС ВО) для подготовки специалиста на транспорте предусматривается, в лучшем случае, одна компетенция, содержащая некие общие, формализованные требования по знанию и использованию норм права.

Например: специалитет 23.05.03 Подвижной состав железных дорог в категории (группе) общепрофессиональных компетенций предусмотрена лишь одна компетенция такого рода, а именно: ОПК-3. «Способен принимать решения в области профессиональной деятельности, применяя нормативную правовую базу, теоретические основы и опыт производства и эксплуатации транспорта».

Анализ федеральных государственных образовательных стандартов высшего образования и учебных планов свидетельствует о том, что освоение интересующих нас компетенций предусмотрено только по направлению полготовки «Юриспруденция». В большей степени (и единственная) соответствует программа по профилю «Правовое обеспечение транспортной безопасности, контрольно-надзорной и правоохранительной деятельности на транспорте» направления подготовки 40.04.01 «Юриспруденция», а именно:

ОПК-2 Способен профессионально квалифицировать факты и оптимально решать сложные юридические проблемы (ситуации);

ОПК-4 Способен организовывать и осуществлять выполнение обязанностей по предстоящему должностному предназначению в соответствии с нормами права

ОПК-5 Способен правильно толковать и применять правовые нормы в повседневной деятельности, обеспечивая соблюдение и защиту прав человека, осознанно исполнять требования законодательства;

ОПК-10 Способен применять информационные технологии и использовать правовые базы данных для решения задач профессиональной деятельности с учетом требований информационной безопасности;

ПКО-2 Способен квалифицированно применять нормативные правовые акты в конкретных сферах юридической деятельности, реализовывать нормы материального и процессуального права в профессиональной деятельности;

ПКС-3 Способен осуществлять предупреждение правонарушений на транспорте, выявлять при осуществлении контрольно-надзорной деятельности и устранять причины и условия, способствующие их совершению.

Таким образом, в нашем случае у должностных лиц, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность на транспорте в целях организации и осуществления ими правозначимых действий в процессе контрольно-надзорной деятельности с 1 июля 2021 года на транспорте также должен быть соответствующий «набор» компетенций.

В соответствии с п. 1 ч. 2 ст. 47 Федерального закона от 27 июля 2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации» в должностной регламент включаются квалификационные требования к образованию. Согласно ч. 1 ст. 62 Закона дополнительное профессиональное образование гражданского служащего включает в себя профессиональную переподготовку и повышение квалификации.

На получение компетенции, необходимой для выполнения нового вида профессиональной деятельности, приобретение новой квалификации согласно ч. 5 ст. 76 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» направлена

программа профессиональной переподготовки. При этом п. 2 ч. 10 ст. 60 Закона установлено, что повышение или присвоение квалификации по результатам дополнительного профессионального образования подтверждает документ о квалификации (удостоверение о повышении квалификации или диплом о профессиональной переподготовке).

Соответственно, обучение должностных лиц, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность на транспорте, не имеющих сформированных компетенций (т.е. соответствующего высшего, среднего профессионального образования либо переподготовки по программе ДПО), по краткосрочным программам повышения квалификации, не может исправить ситуации, поскольку совершенствование компетенций при их отсутствии изначально невозможно. Расходование средств бюджетов бюджетной системы РФ на эти цели может быть квалифицировано как неэффективное.

Исходя из сложившейся ситуации, предложена к реализации программа переподготовки «Правовое обеспечение и организация контрольно-надзорной деятельности на транспорте» (по профилю «Правовое обеспечение транспортной безопасности, контрольно-надзорной и правоохранительной деятельности на транспорте» основной профессиональной образовательной программы вуза — 40.04.01 «Юриспруденция»).

Дополнительная профессиональная программа «Правовое обеспечение и организация контрольно-надзорной деятельности на транспорте» составлена в соответствии с требованиями приказа Министерства образования и науки РФ от 1 июля 2013 г. № 499.

При составлении программы учтены квалификационные требования к должностям государственной гражданской службы, установленные Федеральным законом от 27 июля 2004 г. № 79-ФЗ.

Программа составлена на основании федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по направлению подготовки 40.04.01 «Юриспруденция», профилю «Правовое обеспечение транспортной безопасности, контрольно-надзорной и правоохранительной деятельности на транспорте», реализуемой кафедрой «Транспортное право».

В содержание программы включено изучение специализированного законодательства, применяемого в *деятельности* инспектора (по

виду транспорта) при осуществлении функций контроля (надзора) в соответствующей сфере. Ряд тем учитывает особенности проведения мероприятий государственного контроля за соблюдением законодательства РФ, в том числе международных договоров РФ при осуществлении соответствующих видов контрольно-надзорной видов деятельности, правоприменительную практику в деятельности подразделений Ространснадзора.

Исходя из установленных профессионально-функциональных квалификационных требований и с учетом функциональных обязанностей, связанных с осуществлением контрольно-надзорной деятельности по видам транспорта и направлениям деятельности, программа особо ориентирована на подготовку к видам деятельности:

— государственных инспекторов контрольно-надзорных органов Ространснадзора (по видам транспорта);

— государственных инспекторов Госморречнадзора по надзору за безопасной эксплуатацией гидротехнических сооружений на транспортном комплексе;

— государственных инспекторов Госморречнадзора по надзору за безопасностью мореплавания и судоходства на морском и внутреннем водном транспорте;

— инспекторов Госморречнадзора по надзору за лицензированием на морском и внутреннем водном транспортном комплексе;

— государственных инспекторов Госавтодорнадзора, осуществляющих государственный контроль (надзор) за осуществлением деятельности по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом;

— государственных инспекторов Госавтодорнадзора по контролю и надзору в дорожном хозяйстве;

— государственных инспекторов Госавтодорнадзора по транспортному контролю;

— государственных инспекторов Госжелдорнадзора;

— государственных инспекторов Госавианадзора;

— государственных инспекторов Управления транспортной безопасности.

При осуществлении профессиональной подготовки предполагается реализация программно-целевого и проектного подходов, успешно используемого кафедрой «Транспортное право» в течение нескольких

лет, а также методик интерактивного обучения, цифровизации образовательного процесса и компетентностного подхода к обучению взрослых в ракурсе принципов непрерывного транспортного образования.

Полагаем, что реализация указанных подходов позволит обеспечить решение задач по формированию функциональных умений инспекторского состава Ространснадзора, соответствующих установленным квалификационным требованиям, в числе которых: организация мероприятий по профилактике нарушения обязательных требований и мероприятий по контролю; формирование и ведение реестров и иных информационных ресурсов для обеспечения контрольно-надзорных полномочий; проведение мероприятий по профилактике нарушения обязательных требований; проведение мероприятий по контролю без взаимодействия; проведение плановых и внеплановых документарных (камеральных) проверок; проведение плановых и внеплановых выездных проверок, контрольных закупок; осуществление контроля исполнения предписаний и решений контрольно-надзорных органов и др.

**Попов Валерий Леонидович,**
старший преподаватель кафедры «Уголовное право,
уголовный процесс и криминалистика» Юридического института
Российского университета транспорта

## Цифровизация в судебной экспертизе

*Аннотация*. Современное развитие *IT*-технологий, связанных с созданием искусственного интеллекта и машинного обучения, создало бурный прорыв в возможностях цифровизации всех сфер деятельности человека. Казалось бы, не является исключением и область судебно-экспертной детальности, задачи которой во многом перекликаются с уже реализуемыми возможностями нейросетей. Но пока это не так, и этому есть веские основания.

*Ключевые слова:* нейросети, искусственный интеллект, экспертиза, биометрия, идентификация, аутентификация.

**Valery L. Popov,**
Senior Lecturer, Department of Criminal Law,
Criminal Procedure and Criminalistics, Law Institute
of the Russian University of Transport

# Digitalization in forensic science

*Abstract*. The modern development of IT technologies related to the creation of artificial intelligence and machine learning has created a rapid breakthrough in the possibilities of digitalization of all spheres of human activity. It would seem that the field of forensic expert activity is no exception, the tasks of which in many respects overlap with the already implemented capabilities of neural networks. But so far this is not the case, and there are good reasons for this.

*Keywords:* neural networks, artificial intelligence, expertise, biometrics, identification, authentication.

За несколько последних лет мы видим, как меняется мир и современное общество. Сегодня человек крайне зависим от цифровых технологий. И пандемия только усилила эту зависимость, ведь большинство людей, оказавшись изолированными от привычного образа жизни, стали открывать для себя новые возможности в работе, отдыхе и быта, которые дают современные цифровые новаторства. И это не ограничивается только смартфонами и иными гаджетами. Сегодня с использованием цифровых технологий создаются криптовалюты — *bitcoin, Ethereum, Tether* и т.д., меняющие мировую экономику. Внедрение цифровых решений на транспорте привело к тому, что практически за несколько лет все перевозки на железнодорожном, морском и воздушном транспорте осуществляются с использованием электронных проездных документов. Даже транспортная безопасность с 2013 г. перешла на цифровые технологи и стала осуществляется на основе Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Физический труд людей повсеместно стал заменяться робототехникой. Роботы-пылесосы в домах и квартирах граждан стали обыденностью, не вызывающей удивления. Такие слова, как «цифровизация медицины», «цифровизация образовательного процесса» и т.д. стали вполне привычной реальностью нашего времени.

Современное развитие *IT*-технологий, связанных с созданием искусственного интеллекта и машинного обучения, создало бурный прорыв в возможностях цифровизации всех сфер деятельности человека. Сегодня мы видим, как активно скупаются акции компаний, занимающихся такими видами разработок. Герман Греф — председатель Правления ПАО «Сбербанк России», сказал: «Главный драйвер изменения мира — это технологии. Это главный фактор, радикально и неизбежно меняющий мир. А внутри технологий, конечно, цифра»[1]. Не удивительно, что Сбербанк России является одним из лидеров внедрения данных технологий в российское общество. При помощи компании «*VisionLabs*», входящей в экосистему Сбербанка, в октябре 2020 г. в Московском метрополитене была запущена система видеонаблюдения по распознаванию лиц, которая не только распознает пассажиров, находящихся в розыске, но и позволяет ввести оплату проезда по системе аутентификации лица человека. В 2021 г. входящие в группу Сбербанка компании — «СберЗдоровье», «СберМед ИИ» и «Лаборатория по искусственному интеллекту» — запустили онлайн-сервис по определению вероятного диагноза с помощью искусственного интеллекта и т.д.

Начало третьего десятилетия XXI в. можно смело назвать «цифровой революцией». Мы видим, как запущенный ею процесс бурно развиваться и в течение года, а порой и нескольких месяцев приводит к технологическим новациям как в мире, так и России. Ведущие мировые державы активно включились в данный процесс, который, по мнению специалистов, достигнет своего пика к 2040 г. Российская Федерация так же не стоит на месте, 10 октября 2019 г. Указом Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 была утверждена Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года, в которой указано, что Россия должна стать одним из международных лидеров в развитии и использовании технологий искусственного интеллекта.

По некоторым прогнозам ученых, через 10 лет не нужны будут водители, журналисты, юристы — все эти специальности удачно заменит искусственный интеллект.

На фоне этого возникает вопрос, а как же происходят внедрения цифровизации в такую область знаний, как судебная экспертиза, ко-

[1] https://newizv.ru/news/society/14-05-2021/gref-rasskazal-o-besshovnom-gosudarstve-tehnologii-6g-i-polnom-avatare-cheloveka

торая по своей природе представляет научное исследование в области науки, техники, искусства или ремесла и служит источником по получению доказательств.

Бытует мнение, что силовые ведомства, в структуре которых имеются экспертные подразделения, не будут затронуты глобальной цифровизацией как другие сферы деятельности человека, в силу заложенных в них функций, регламентированных обилием нормативных правовых актов по защите прав и свобод человека и гражданина. Но это не так, в 2020 г. в МВД России был разработан план цифровой трансформации стоимостью 55 млрд руб. по наращиванию *IT*-инфраструктуры с искусственным интеллектом[1]. В марте 2021 г. был подписан первый контракт с АО «Научно-промышленная компания "Высокие технологии и стратегические системы"» на разработку под шифром «Зеркало» для выявления признаков внутрикадрового монтажа видеоизображений, выполненных при помощи нейронных сетей. В перспективе планируется разработка цифровой системы поиска серийных убийц и подозреваемых по биоматериалам с места преступления и т.д.

Казалось бы, судебная экспертиза просто создана для такого рода технологий. Ведь ученные криминалисты всегда стремились к объективизации экспертных методик, чтобы максимально исключить личностный (субъективный) фактор эксперта. Когда выявленные экспертизой признаки носят количественный характер, например, замеры спирта на плотность, на температуру, на объем, то субъективные факторы в методике такого исследования наблюдаться не будет. Данные признаки всегда легко перепроверить при наличии соответствующего инструментария. Чаще и в тоже время сложнее, при производстве экспертиз, приходится анализировать признаки качественного характера, то есть те, которые невозможно не замерить, не взвесить или посчитать. Это те признаки которые эксперт оценивает субъективно на основании полученных им знаний. Например, один эксперт утверждает, что у исследуемого человека высокий подбородок и малый нос, а другой может заявить, что эти же элементы внешности носят средний характер. Исходя из этого, разнятся и выводы. Чтобы исключить подобные разногласия, в экспертизу стали внедряться математи-

[1] https://www.kommersant.ru/doc/4574027

ческие методы, идея которых стала высказываться еще в начале XX в. Русский криминалист Н. Ф. Буринский писал: «Почерковедение имеет все данные, чтобы сделаться точной наукой, потому что материал, с которым она оперирует, поддается измерению, а исследуемые ею явления — тривиальному наблюдению и эксперименту, в области почерковедения измерение и математика откроют нам постоянные законы и поставят эту отрасль знаний в ряд точных наук»[1]. Математические методы сегодня — это чаще метод вероятно-статистической оценки качественных признаков. Данный метод основан на теории вероятности и математической статистики, т.е. то, что вполне может быть реализовано программным способом. И на самом деле такие программы существуют, но при этом требуется активное участие эксперта в анализе признаков, перевода их в цифровое значение и внесение полученных данных в программу. Последующий анализ — это простые математические уравнения и не более.

Исходя из указанного, напрашивается вывод о том, что именно в область судебной экспертизы и должен прийти искусственный интеллект. Например, можно провести параллели по следующим решаемым задачам:

а) биометрическая аутентификация человека по лицу, реализованная в банкоматах сбербанка, с одной стороны, и судебно-портретная экспертиза по идентификации человека на фото и видеоизображениях, с другой;

б) биометрическая аутентификация человека по голосу, реализованная в банкоматах сбербанка, с одной стороны, и судебно-фоноскопическая идентификация человека по аудиозаписям, с другой;

в) разработка нейропрограммы под шифром «Зеркало» для выявления признаков внутрикадрового монтажа, с одной стороны, и видео техническая экспертиза по диагностике монтажа видеоизображений, с другой, и т. д.

Несмотря на приведенное 100%-ное сходство решаемых задач, нейроцифровые технологии все же находятся в стороне от судебной экспертизы. Да, они могут использоваться в оперативных целях для розыска преступников, но в производстве экспертизы нет. Чтобы это

[1] *Буринский Е. Ф.* Судебная экспертиза документов. СПб., 1903.

понять, надо выяснить, что собой представляет современная судебная экспертиза.

Экспертиза в соответствии с Федеральным законом от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» должна проводиться на основе экспертных методов, которые отражаются в заключении эксперта. В свою очередь совокупность методов и технических средств, которые применяются для получения ответов на поставленные перед экспертом вопросы, называется экспертной методикой, которая исходя из основ теории судебной экспертизы должна отвечать ряду требований, ключевым из которых является научная обоснованность экспертных методов. В свою очередь научная обоснованность методов включает в себя:

— их воспроизводимость, т.е. кто бы и когда не применил их, результат должен быть одинаков;

— их точность, т.е. при их использовании можно прийти к однозначному выводу;

— их надежность, определяемая научными знаниями, к которой относится экспертное исследование (например, если это почерковедческая экспертиза, то исходными научными знаниями будет являться судебное почерковедение, которое является отраслью криминалистики, изучающей закономерности почерка и процесса его экспертного исследования).

Именно научная обоснованность экспертных методов создает препятствия для внедрения современных *IT*-технологий, связанных с созданием искусственного интеллекта, в судебную экспертизу.

При использовании искусственного разума базовая наука как бы уходит на задний план и уступает все свои функции компьютерному (машинному) коду, принцип работы которого далек от базовых основ той или иной экспертной науки. То есть ставится под сомнение надежность метода. Например, идентификация лица человека в нейросетях происходит без анализа признаков элементов внешности человека и их идентификационной значимости, которая разработана и принята наукой — габитоскопией. Машинный код проводит анализ на основе введенных изображений большого количества (миллион и более) людей в разные периоды жизни. И на основе этого компьютер как бы нарабатывает определенного рода закономерности, которые могут быть объяснены лишь на уровне математического алгоритма,

но никак не могут быть переведены под закономерности базовой экспертной науки — габитоскопии, которой и определяется данный вид экспертизы. Попытки же проследить процедуру машинного нейроанализа и связать его с экспертными научными знаниями на современном этапе не представляется возможным[1].

Поэтому разрабатываемые экспертные программы, даже ели они будут содержать искусственный интеллект, будут всегда носить лишь прикладной характер. Например автоматизированная дактилоскопическая информационная система «ПАПИЛОН-9», реализующая, в отличие предыдущих версий, элементы искусственного разума, лишь создает рекомендательный список совпавших следов рук разыскиваемых лиц с проверяемой базой дактокарт. А затем эксперт с использованием традиционной методики дактилоскопической идентификации, разработанной еще в прошлом столетии, проводит экспертное исследование и подтверждает или не подтверждает результаты машинного интеллекта.

Казалось бы, ну что в этом такого, многократная перепроверка результатов исследования только положительно сказывается на итоговых выводах заключения эксперта. Да, это так, но при этом не учитывается тот факт, что современные разработки на основе искусственного интеллекта позволяют решать более широкий круг задач, которые пока не охвачены существующими экспертными методиками. Например многие биометрические системы по распознаванию лиц с высокой степенью надежности могут аутентифицировать человека по походке, диагностировать его возраст до 2—3 лет, определять родственные связи с родителями, дедушками и бабушками, выявлять хронические заболевания и т.д. Ничего подобного сегодня невозможно осуществить с использованием экспертных методик портретной экспертизы, строящихся на основе научных знаний габитоскопии. Поэтому полученные таким образом выводы будут считаться с точки зрения экспертизы фикцией, даже если это будет правдой.

Может ли что-то измениться в будущем и наступит ли то время когда *IT*-технологии, связанные с искусственным интеллектом, будут активно внедряться в судебную экспертизу? Возможно, да, но только

[1] *Попов В. Л.* Проблемы и перспективы использования нейросетевых технологий при производстве судебных экспертиз в транспортной сфере // Транспортное право и безопасность. 2020. № 3 (35).

в том случае, когда будут пересмотрены теоретические основы судебной экспертизы.

**Багдасарян Ирина Артемовна,**
кандидат юридических наук, доцент, заведующая кафедрой военного права Военного университета Минобороны России

**Гадицкий Максим Максимович,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Актуальные вопросы совершенствования прокурорского надзора за исполнением законов в сфере антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта

*Аннотация*. В статье рассмотрены основные аспекты деятельности транспортных прокуратур на объектах железнодорожного транспорта. Изучены структурные особенности транспортных прокуратур, права и обязанности транспортных прокуроров, сфера действия прокурорского надзора на объектах железнодорожного транспорта. Особое внимание уделено этапам проведения прокурорской проверки на железнодорожном транспорте. Затронут вопрос о способах реагирования транспортных прокуроров на выявленные в ходе проверки нарушения законодательства. Дана оценка сотрудничеству транспортных прокуроров с органами исполнительной власти и антитеррористическими комиссиями. Предложены рекомендации по организации прокурорского надзора с учетом региона действия и специфики деятельности конкретных транспортных прокуратур.

*Ключевые слова:* транспортная прокуратура, железнодорожный транспорт, федеральные ведомства.

**Bagdasaryan Irina Artemovna,**
Associate Professor, Head of the Department of Military Law
of the Military University of the Ministry of Defense, Candidate of Law

**Maksim Maksimovich Gaditsky,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Topical issues of improving the prosecutor's supervision over the implementation of laws in the field of anti-terrorist protection of railway transport facilities

Abstract. The article discusses the main aspects of the activities of transport prosecutors at railway facilities. The structural features of transport prosecutor's offices, the rights and obligations of transport prosecutors, the scope of prosecutorial supervision at railway transport facilities have been studied. Particular attention is paid to the stages of the prosecutor's check on railway transport. The question of how transport prosecutors should react to violations of the law revealed during the inspection was touched upon. Recommendations on the organization of prosecutorial supervision are proposed, taking into account the region of action and the specifics of the activity of specific transport prosecutor's offices.

Keywords: transport prosecutor's office, railway transport, federal departments.

Прокурорский надзор за исполнением законов в сфере антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта Генеральная прокуратура РФ относит к числу приоритетных и в его проведении руководствуется приказами Генерального прокурора РФ.

В России система транспортных прокуратур имеет трехзвенное построение. Генеральная прокуратура РФ находится во главе системы. Первое звено — транспортное надзорное управление. Второе звено — транспортные прокуроры (прокуроры субъектов РФ). Третье звено — транспортные прокуроры (районные).

Подсистема транспортных прокуратур выстроена согласно линейному и предметно-территориальному принципу организации, то есть транспортные прокуроры действуют в границах субъектов РФ с учетом особенностей общественных отношений конкретного субъекта, объектов и предмета надзора прокуратуры.

Первое звено осуществляет:

— надзор за исполнением законов в области железнодорожного транспорта;

— надзор за бюджетным законодательством и законодательством о сохранности железнодорожного транспорта;

— проведение проверок индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, чья сфера интересов — железнодорожный транспорт;

— надзор за исполнением законодательства об административных правонарушениях на объектах железнодорожного транспорта;

— работу транспортных прокуратур.

В контексте соблюдения прав человека на железнодорожном транспорте к обязанностям прокуроров относят:

— надзор за исполнением законодательства;

— соответствие нормативно-правовых актов Следственного комитета РФ требованиям законодательства;

— точность исполнения законодательства о разборе правонарушений на объектах железнодорожного транспорта;

— участие в гражданском, арбитражном, уголовном судопроизводстве;

— сотрудничество правоохранительных органов;

— статистическая отчетность о состоянии законности.

Прокурорский надзор в полной мере распространяется на органы государственной власти и юридические лица.

В систему федеральных органов исполнительной власти входят министерства, агентства, службы.

К их полномочиям относится организация мероприятий по предупреждению терроризма на железнодорожном транспорте.

Минтранс России разрабатывает государственную политику и нормативно-правовую базу функционирования железнодорожного транспорта.

В ходе прокурорской проверки проверяют:

— должностных лиц, ответственных за транспортную безопасность;

— достоверность и полноту сведений о категорировании и реестре объектов транспортной инфраструктуры;

— соблюдение мер при работе с информацией ограниченного доступа;

— проверку сил обеспечения транспортной безопасности;

— наглядность доведения нормативно-правовых норм до всех субъектов транспортной безопасности и т.д.

Росжелдор — федеральный орган исполнительной власти, на который возложены управление государственным имуществом и оказание услуг в сфере железнодорожного транспорта.

В ведении Росжелдора находится федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» перед которым стоят задачи по профилактике и предупреждению правонарушений.

В органах Росжелдора прокурор проверяет:

— безопасность железнодорожных станций и перевозок опасных грузов;

— решения об открытии железнодорожных станций и железнодорожных путей для постоянной эксплуатации;

— комплекс мер предупреждения актов незаконного вмешательства;

— работу органов Росжелдора за деятельностью подведомственных ему организаций и предприятий.

В ОАО «РЖД» прокурор:

— проверяет наличие технических средств обеспечения противодействия террористической угрозе на объектах железнодорожного транспорта;

— совместно с сотрудниками подразделений антитеррористической защиты объектов железнодорожного транспорта проводит проверки на объектах железнодорожного транспорта;

— контролирует деятельность Комиссии по обследованию объектов особой важности, жизнеобеспечения и повышенной опасности;

— проверяет обязательные экспертизы и согласование в Службе безопасности железной дороги проектируемых и вводимых в эксплуатацию систем физической защиты.

Ространснадзор заботится об эксплуатации и безопасности движения железнодорожного транспорта.

Ространснадзор осуществляет государственный надзор в области антитеррористической защищенности объектов транспорта.

В органах Ространснадзора транспортные прокуроры проверяют исполнение законов в сфере транспортной безопасности.

Готовясь к проведению проверки в подразделениях Ространснадзора, прокурор изучает их структуру и административные регламенты.

При организации прокурорской проверки запрашиваются и исследуются нормативно-правовые акты Ространснадзора, результаты контрольно-надзорной деятельности в сфере безопасности, сведения об обращениях граждан и организаций и методы реагирования на них, переписку в порядке взаимодействия с другими контрольно-надзорными органами, планы проверочных мероприятий и ведомственную отчетность.

При проведении проверки проверяется:

— периодичность и законность проведения внеплановых и плановых проверок;

— порядок работы с заявлениями и обращениями граждан и организаций;

— меры, принятые для выявления нарушений законодательства;

— исполнение предписаний;

— факты необоснованного освобождения виновных от ответственности;

— материалы, направляемые в правоохранительные органы;

— акты проверок индивидуальных предпринимателей и юридических лиц.

На выявляемые в ходе проверки нарушения, выносятся акты прокурорского реагирования.

Полиции для выполнения возложенных на нее обязанностей ч. 1 ст. 13 Федерального закона «О полиции» предоставляются право участвовать в проверках транспортной безопасности, антитеррористических мероприятиях, экспертной оценки безопасности железнодорожного транспорта.

В органах внутренних дел транспортный прокурор контролирует:

— работу органов внутренних дел по защите объектов железнодорожной инфраструктуры;

— оперативно-розыскные мероприятия;

— законодательства о работе с сообщениями о терроризме;

— законности задержания, порядка привлечения к ответственности, прекращении производства по делам террористической направленности.

На постоянной основе прокуроры осуществляют надзор за работой антитеррористических комиссий, анализируя следующие направления их работы:

— мониторинг общественных процессов по противодействию терроризму;

— профилактику терроризма;

— анализ эффективности работы по минимизации и ликвидации последствий террористических проявлений;

— координацию деятельности антитеррористических комиссий;

— подготовку предложений по социальной защите и реабилитации лиц, пострадавших от терроризма;

— проведение информационно-пропагандистской работы.

— расход финансирования;

— организацию взаимодействия с Национальным антитеррористическим комитетом.

Результаты прокурорских проверок свидетельствуют о недостаточности законодательных, организационных и предупредительных мер.

Для увеличения их эффективности предлагаем обозначить и систематизировать следующие нарушения законов и пути их устранения.

В транспортной прокуратуре:

1) малокомплектность районных транспортных прокуратур. В малокомплектных прокуратурах работники существенно перегружены.

Предлагаем надзор за исполнением законов в исследуемой сфере возложить на одного из заместителей прокурора;

2) транспортная прокуратура осуществляет надзор за объектами транспорта в пределах субъекта РФ. Зачастую транспортные объекты значительно удалены от места дислокации транспортной прокуратуры. Проведение надзорных мероприятий требует существенных расходов на командировки сотрудников. В тоже время, не допускается проведение камеральных проверок без выезда на объекты, с целью не допустить утечку информации, составляющей государственную тайну.

Предлагаем разработать рекомендации по организации прокурорского надзора в исследуемой сфере с учетом региона действия и специфики деятельности конкретных транспортных прокуратур;

3) уделяется недостаточное внимание повышению квалификации транспортных прокуроров.

Предлагаем сделать регулярными выезды работников региональной транспортной прокуратуры в районные транспортные прокуратуры;

4) в практике районных транспортных прокуратур имеются факты необоснованного проведения проверочных мероприятий в отношении хозяйствующих субъектов.

Предлагаем исключить проведение проверки в отношении хозяйствующих субъектов без особого распоряжения.

В органах, поднадзорных транспортной прокуратуре:

1) выявляются факты ненадлежащего проведения категорирования, оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; отсутствие планов обеспечения транспортной безопасности и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта. В соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» расторгаются поставки комплектующих.

Считаем необходимым принятие Генеральным прокурором РФ отдельного приказа, регламентирующего деятельность прокуратуры в сфере антитеррористической защищенности объектов транспорта;

2) устанавливаются факты неполноты принятия мер административного реагирования поднадзорными органами.

Транспортная полиция не всегда составляет протоколы об административных правонарушениях за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности (ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ).

Ространснадзор не всегда использует должные меры административного и инспекторского реагирования.

Предлагаем ужесточить прокурорский надзор, возбуждая административные дела за невыполнение прокурорского предписания;

3) транспортными прокурорами устанавливаются факты, свидетельствующие о многочисленных нарушениях Федерального закона от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» должностными лицами территориальных органов Росжелдора и Ространснадзора.

В частности, до сведения граждан не доводится информация о месте и времени приема; не всегда обеспечивают право граждан на лич-

ный прием; нарушаются сроки рассмотрения заявлений; заявителям выдаются немотивированные ответы; заявителям не разъясняется порядок обжалования ответа.

Предлагаем усилить контроль районных транспортных прокуратур за соблюдением конституционного права граждан на обращение, так реализация данного права является критерием эффективности деятельности не только государственных органов в целом, но и соответствия государственных гражданских служащих занимаемой должности, в частности.

**Лещов Геннадий Юрьевич,**
кандидат экономических наук, директор научно-исследовательского центра экспертиз на транспорте, доцент кафедры «Комплексная безопасность и специальные программы» Российского университета транспорта, заместитель председателя правления МОО «Национальный комитет общественного контроля»

## Нормативно-правовое регулирование системы управления безопасностью на транспорте

*Аннотация*. В статье представлены результаты, системно-правового и практического анализа законодательства об экспертной деятельности. В ходе проведенного анализа определены противоречия и пробелы норм законодательства, регулирующие порядок привлечения экспертных организаций. Сформулированы и обоснованы выводы о необходимости совершенствования нормативной основы проведения экспертных исследований в транспортной отрасли, которые должны быть основаны на выработке единых методологических подходов к разработке понятийного аппарата в интересах гармонизации и приведения правовых инструментов в соответствие современных потребностей для обеспечения безопасности на транспорте.

*Ключевые слова:* саморегулируемые организации, безопасность движения, правовое регулирование, транспортное законодательство, цифровая платформа.

**Gennady Leshchov**,
Candidate of Economic Sciences, Director of the Research Center for Transport Expertise, Associate Professor of the Department «Integrated Security and Special Programs» of the Russian University of Transport, Deputy Chairman of the Board of the NGO « National Committee of Public Control»

# Regulatory and legal regulation of the transport safety management system

*Abstract*. The article presents the results of the system-legal and practical analysis of the legislation on expert activity. In the course of the analysis, we identified contradictions and gaps in the legislation governing the procedure for attracting expert organizations. Conclusions are formulated and substantiated on the need to improve the regulatory framework for expert research in the transport industry, which should be based on the development of unified methodological approaches to the development of a conceptual apparatus in the interests of harmonizing and bringing legal instruments in line with modern needs to ensure transport safety.

*Keywords*: self-regulatory organizations, traffic safety, legal regulation, transport legislation, digital platform.

Вопрос создания эффективной, государственной системы управления безопасностью на транспорте имеет глубокие корни и широкий спектр институтов общества, вовлеченных в решение данной проблемы. В основе системы должны быть заложены нормативно правовые инструменты, позволяющие всесторонне и полно, в кратчайшие сроки проводить расследование аварий и катастроф, выявлять причинно-следственные связи действий либо бездействий должностных лиц. В процессе исследования, основное направление изысканий исходит из того, что детерминантами правового и организационного обеспечения транспортной безопасности выступают, во-первых, особое значение транспорта для экономики страны, национальной безопасности и суверенитета государства, во-вторых, уязвимость транспортной системы, подверженность ее многочисленным и разнообразным угрозам.

На основании имеющихся статистических данных о снижении объема перевозок в период пандемии и анализа прогнозируемых последствий для транспортной отрасли, можно с полной уверенностью

вести речь о внушительном увеличении хозяйственных споров между участниками рынка.

Учитывая, что транспортная отрасль урегулирована значительным количеством ведомственных нормативно правовых актов, отличающихся, как отмечают специалисты, пробельностью и коллизионностью, которые будут отменены либо переизданы в рамках проводимой Правительством РФ «регуляторной гильотины», необходимо формирование научно обоснованной позиции на экспертном уровне. Формы участия РУТ в данном направлении возможны как в роли экспертной организации, вовлеченной в уголовные, административные и арбитражные процессы, так и консультационного центра.

На протяжении последних трех лет учеными Российского университета транспорта неоднократно проводились исследования, рецензии, консультации по вопросам обоснованности, соответствия нормативно-правовым актам экспертиз, проведенных различными организациями, позиционирующими себя как экспертные учреждения и участвующих в уголовных и арбитражных процессах, рассматриваемых в плоскости транспортной отрасли. К сожалению, многие из них проводятся на низком профессиональном уровне и с грубыми нарушениями действующего законодательства. Для более полного понимания проблем и особенно последствий участия в процессе расследования как правоохранительных органов, так и в рассмотрении дел в судебных инстанциях так называемых экспертных организаций.

Первый наглядный пример: на исследование специалистов представлено заключение правовой судебной экспертизы, проведенной по уголовному делу на основании постановления вынесенного следователем по особо важным делам следственной части следственного Управления на транспорте МВД России по ЦФО. Экспертное заключение подготовлено комиссий экспертов которые являются научными сотрудниками Федерального государственного бюджетного учреждения «Российский научно-исследовательский институт экономики, политики и права в научно-технической сфере (РИЭПП) Как следует из содержания Экспертного заключения, а также представленных совместно с адвокатским запросом документов, правовая экспертиза проведена при расследовании уголовного дела, возбужденного по факту совершения преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 201 УК РФ. По версии следствия, изложенной в постановлении о возбужде-

нии уголовного дела, вице-президент ОАО «РЖД», выполняющий управленческие функции в указанном предприятии, имея умысел назло употребление служебными полномочиями в целях извлечения имущественной выгоды в интересах акционерного общества, дал поручение о заключении, с вышеуказанным юридическим лицом, договора на предоставление подвижного состава для нужд ОАО «РЖД» без проведения конкурентных процедур, предусмотренных Федеральным законом от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц». Действия должностного лица, по мнению следствия, повлекли причинение материального вреда ОАО «РЖД» на общую сумму на менее 103 972 160 руб., а также нарушение прав и законных интересов неопределенного круга организаций, направленных на равноправное, конкурентное и недискриминационное участие в проводимых ОАО «РЖД» закупках товаров, работ и услуг.

В рецензируемом Экспертном заключении эксперты, не проводя какого-либо исследования с помощью знаний, которые не являются для юриста «специальными», дали юридическую оценку действий подозреваемого с точки зрения уголовного и иного законодательства. Однако такую оценку могут и обязаны дать следователь при вынесении постановления о привлечении в качестве обвиняемого в порядке ст. 171 УПК РФ, прокурор при утверждении обвинительного заключения, суд при постановлении приговора, с учетом всей совокупности доказательств, имеющихся в уголовном деле, но не эксперты.

Следователь поручил производство экспертизы учреждению, которое не является судебно-экспертным.

В соответствии с п. 4 ч. 1 ст. 204 УПК РФ в заключении эксперта указываются: сведения об экспертном учреждении. В рецензируемом Экспертном заключении сведения о РИЭПП отсутствуют. Однако Уставом РИЭПП судебно-экспертная деятельность не предусмотрена. Согласно п. 1.1. Устава РИЭПП (Учреждение) является некоммерческой организацией, созданной Российской Федерацией для выполнения работ в целях обеспечения реализации предусмотренных законодательством РФ полномочий органов государственной власти в сфере образования и науки, а также в иных сферах. Пунктом 2.4. Устава предусмотрено, что в соответствии с законодательством РФ Учреждение осуществляет следующие виды деятельности, приносящие

доход: ... ж) организация и проведение экспертиз в области научной и образовательной деятельности.

Экспертиза проведена лицами, не обладающими необходимой квалификацией по предмету исследования и опытом производства каких-либо судебных экспертиз.

Проведение экспертизы было поручено руководителем РИЭПП сотрудникам РИЭПП А. М. Корнилову и О. Л. Сергеевой. Как видно из информации, предоставленной на официальном сайте РИЭПП [http://riep.ru/people/komilov-aleksev-mikl3aNlovicli/], А. М. Корнилов закончил в 1996 г. Российский государственный гуманитарный университет (РГГУ), факультет архивного дела; специальность — историк-архивист, специалист по еврейским языкам, истории, культуре, в 2011 г. окончил Университет Российской академии образования, юридический факультет по специальности юрист; специализация — уголовное право, после чего в этом же году приступил к работе в РИЭПП. Все это ставит под сомнение его квалификацию и компетенцию как эксперта, а также не подтверждает наличие у него специальных знаний, необходимых для проведения экспертизы в области деятельности железнодорожного транспорта.

Сотрудник РИЭПП О. Л. Сергеева в 2000 г. окончила Российский новый университет по специальности «Юриспруденция», в 2010 г. защитила диссертацию по теме «Особенности регулирования правовых отношений между бывшими супругами». Как видно из информации, представленной на официальном сайте РИЭПП [http://riep.rii/people/sergeeva-ola-leonidovna/], она является специалистом в области гражданского, предпринимательского, семейного и международного частного права. Также, имеются научные труды в области исключительно семейного права. Исходя из этого, специалист приходит к выводу, что О. Л. Сергеева не может проводить экспертизу (по поставленным следователем вопросам) ввиду отсутствия у нее подтвержденных специальных знаний и опыта не только в сфере уголовного права, но и в сфере экономики, финансового анализа, государственных закупок, железнодорожных перевозок, противодействия коррупции.

Таким образом, привлеченные в качестве экспертов А. М. Корнилов и О. Л. Сергеева, как следует из имеющихся в экспертном заключении сведений и информации на сайте РИЭПП, не обладали специ-

альными знаниями, необходимыми для ответов на поставленные следователем вопросы.

Так, перед экспертом следователем поставлены вопросы о стоимости выполненных работ (вопросы 4 и 5). Ответ на эти вопросы требует специальных знаний в области статистического анализа, финансового учета. Сведений о наличии у экспертов А. М. Корнилова и О. Л. Сергеевой знаний в указанных областях в заключении и на официальном сайте РИЭПП не имеется.

Таким образом, не обладающие специальными знаниями в области методики расчетов средней рыночной стоимости аренды и статистического анализа рынка А. М. Корнилов и О. Л. Сергеева, привлеченные следователем в качестве экспертов, подготовили заключение правовой судебной экспертизы, основанное на расчетах, «полученных» ими из неопределенных источников в сети интернет.

В этой связи представляются необоснованными суждения экспертов в Заключении от 9 октября 2017 г., основывающиеся на толковании договора № 553/953 как договора аренды.

Ставка платы за пользование вагонами по Договору не могла, и не должна, была быть равной среднерыночным ставкам аренды вагонов.

Выводы экспертов являются не верными, так как сделаны без учета правовой природы Договора и специфики деятельности по предоставлению вагонов в пользование (оказанию услуг оперирования). Эксперты не рассматривают вопрос квалификации этого договора, безосновательно называя его договором аренды, что влечет за собой нерепрезентативные ответы на вопросы, поставленные перед ними. В частности, ответы на вопросы о цене договоров были даны относительно договоров аренды, а не предоставления вагонов в пользование. Это свидетельствует о том, что мнение экспертов о причинении ОАО «РЖД» имущественного вреда являются неверными. В результате не подтвержденного какими-то либо исследованиями, исключительно на голословном мнении экспертов, неправомерные действия вице-президента ОАО «РЖД», выполняющего управленческие функции, имея умысел назло употребление служебными полномочиями в целях извлечения имущественной выгоды в интересах АО, повлекли причинение материального вреда ОАО «РЖД» на общую сумму на менее 103 972 160 руб.

Императивные нормы ст. 25 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» и п. 9 ч. 1 ст. 204 УПК РФ требуют, чтобы в заключении эксперта были приведены содержание и результаты исследований с указанием примененных методов (методик). Иными словами, примененные экспертом методы и приемы должны быть описаны подробно, чтобы при необходимости можно было проверить правильность выводов эксперта, повторив исследование.

В п. 15 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» обращено внимание, что необоснованным следует считать такое заключение эксперта, в котором недостаточно аргументированы выводы, не применены или неверно применены необходимые методы и методики экспертного исследования. Как правильно отмечается в литературе, «методика является центральным звеном в заключении эксперта; это то, что характеризует экспертизу, и с помощью чего она проверяется. Методика экспертного исследования должна быть описана и детализирована в заключении, апробирована в экспертной практике, соответствовать предмету экспертизы и предмету науки, связана с объектами экспертного исследования и отвечать многим другим факторам».

Из заключения экспертов Российского университета транспорта следует, что оплаченные ОАО «РЖД» услуги по Договору от 17 февраля 2015 г. № 553/953 оказаны в полном объеме. При этом ставка платы за предоставление вагонов в пользование по указанному договору была значительно ниже среднесетевой (расчетной) вагонной составляющей в отношении вагона-цистерны в 2015—2016 гг., рассчитанной в соответствии с Прейскурантом 10-01 и не превышала среднерыночные ставки.

С учетом вышеизложенного в результате заключения Договора от 17 февраля 2015 г. № 553/953 интересам ОАО «РЖД» какой-либо вред (ущерб) не причинен. Кроме того, наличие указанного договора позволило ОАО «РЖД» надлежащим образом исполнить свои обязательства перед силовыми ведомствами государства по воинским перевозкам с извлечением прибыли для компании.

Второй наглядный пример. В. Л. Попов, старший преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»

РУТ (МИИТ), произвел экспертное исследование в рамках имеющихся допусков по судебной технико-криминалистической экспертизе документов и судебно-почерковедческой экспертизе (заключение эксперта от 12 декабря 2014 г., выполненное экспертом ООО «Центр судебных экспертиз имени Соколова» Н. Г. Бахаревым) и пришел к выводам.

Данное заключение выполнено с грубыми нарушениями требований экспертных методик технико-криминалистической экспертизы материалов и реквизитов документов, а также проведено неполно, не всесторонне и необъективно, чем нарушены требования ст. 8 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».

Вышеизложенные нарушения привели к необоснованности, ошибочности и противоречиям в выводах.

На момент производства рассматриваемой экспертизы (ноябрь-декабрь 2014 г.) Н. Г. Бахарев не имел специальных экспертных познаний как в области технико-криминалистической экспертизы документов (указанной определением суда), так и почерковедческой экспертизы, на которую сам сослался при производстве экспертного исследования. Представленный им документ, подтверждающие экспертную квалификацию по почерковедческой экспертизе и членство в НК «Палата судебных экспертов» являются фиктивными, то есть не соответствуют требованиям российского законодательства, определяющего право на производство экспертных исследований. Только в 2016 г., через два года после проведения экспертизы, он прошел дополнительное обучение по профессиональной переподготовке в объеме 574 часов в ЮИ РУТ (МИИТ) и получил дипломы о профессиональной переподготовке по судебной технико-криминалистической экспертизе документов и судебно-почерковедческой экспертизе.

Исходя из вышеуказанного Н. Г. Бахарев грубо нарушил требования ст. 85 ГПК РФ «Обязанности и права эксперта», где указано: «в случае, если поставленные вопросы выходят за пределы специальных знаний эксперта, эксперт обязан направить в суд, назначивший экспертизу, мотивированное сообщение в письменной форме о невозможности дать заключение», а также нарушил тем самым ст. 307 УК РФ «Заведомо ложное заключение эксперта, специалиста»

Н. Г. Бахаревым не указанно ни одного экспертного методического источника, в соответствии с которым им проведено исследование давности выполнения подписей, либо указана та экспертная литература, которая при производстве экспертизы не использовалась.

На момент производства экспертизы и по настоящее время установление абсолютной давности реквизитов документов в рамках технико-криминалистической экспертизы документов, которая была назначена судом, проводится только по апробированной методике, разработанной в 2009 г. Э. А. Тросманом, Г. С. Бежанишвили и Н. А. Батыгиной, с применением физико-химических методов по определению давности выполнения реквизитов документов, утвержденных Научно-методическим советом ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России 13 марта 2013 г., протокол № 35. При этом возможность данной методики ограничены только двухлетним периодом, от начала исследования. То есть, на момент проведения экспертизы (ноябрь—декабрь 2014 г.) можно было установить временной период изготовления оспариваемых документов только в период с ноября 2012 г. по ноябрь 2014 г., но никак не 2010—2011 г., на который указывает в выводах Н. Г. Бахарев.

Как показывает практика, в современных условиях проведение основной части исследований и оказания услуг, сопряженных с консультациями по вопросам нормативно правового регулирования транспортной отрасли, может, а в значительной мере должно проводится дистанционно. Проведение исследований и консультаций в режиме онлайн, используя информационные ресурсы РУТ возможно уже на современном этапе, на основании имеющихся нормативных положений о Научно-исследовательском центре экспертиз на транспорте. Однако в решении данного вопроса имеются правовые коллизии, сопряженные со статусом, компетенцией и аккредитацией экспертов, что требует проведения определенных организационных мероприятий.

Фактически в ходе решения организационных задач по аккредитации и аттестации экспертов, привлекаемых органами, уполномоченными на осуществление государственного контроля (надзора), к проведению мероприятий по контролю в соответствии с Федеральным законом «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля

(надзора) и муниципального контроля», позволит создать компетентное экспертное сообщество. Используя потенциал которого возможно формировать и современную нормативно-правовую базу транспортной отрасли для цифровой трансформации контрольно-надзорной деятельности и при расследовании транспортных происшествий.

Реализация функции государства в обеспечении безопасности движения транспорта в целом возможна только при активном взаимодействии общественных институтов и контрольно-надзорных органов, делегировании части императивных функций саморегулируемым организациям.

В Федеральном законе «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской федерации», предусмотрена процедура частичной передачи контрольных функций саморегулируемым организациям. Если будет выбран данный путь диалога бизнеса с государством, то становится возможным формирование экспертного сообщества из числа профессиональных общественных объединений. Наиболее оптимальным является формирование экспертного сообщества из числа общественных объединений, представляющих науку и бизнес, аккредитованного Ространснадзором в установленном порядке.

Отбор экспертов для участия в контрольно-надзорных мероприятиях осуществляется из реестра в автоматизированном режиме с использованием метода случайного выбора с учетом следующих параметров:

1) вид экспертизы, на которую аттестован эксперт;
2) место жительства или место пребывания эксперта;
3) наличие у эксперта допуска к работе со служебной информацией, а также со сведениями, составляющими государственную тайну.

При реализации мероприятий в рамках «регуляторной гильотины» выявлена и не может остаться без внимания неразрывно связанная проблема — программы подготовки и переподготовки лиц, непосредственно участвующих в управлении транспорта (водителей, машинистов), а равно лиц, обеспечивающих безопасность движения, не систематизированы между собой и отсутствует единая методика контроля. Действующий контроль в данной области не направлен на повышение качества подготовки контролируемых и контролирующих

лиц. Сегодня это формальные процедуры контроля операций, когда проверяются данные на бумаге, вместо реальной оценки знаний, а существующие императивные меры воздействия не исключают возможность дальнейших нарушений.

Крайне важно сместить акценты от проверок и наказаний по фактам выявленных нарушений к проведению непрерывного мониторинга и выработке рекомендаций по повышению качества обучения, развитию сферы транспорта.

Государственный контроль и надзор в сфере транспорта (как, впрочем, и других сферах) должен быть трансформирован в сторону надзора за процессами соблюдения требований законодательства, а контроль проведения операций необходимо в основной своей массе автоматизировать.

В ходе анализа нормативно правовой базы регулирования деятельности автошкол ученые Российского университета транспорта пришли к заключению, что необходимо принятие нормативных актов о глобальной цифровой трансформации в сфере контроля за процессом обучения, переподготовки, аттестации, и выдачей документов об успешном завершении обучения. Цифровизация всей системы учебных заведений позволит осуществлять удаленный контроль в режиме реального времени за действиями всех участников рынка услуг.

Для запуска цифровизации предлагается использовать существующую платформу, которая может быть применима для подготовки специалистов по всем видами транспорта.

Основная идея саморегулируемых организаций: в настоящее время это единственная организационно правовая форма юридического лица позволяющая объединить в своем составе всех участников рынка, сформировав органы управления и контроля за деятельностью ее членов в сфере подготовки специалистов в области обеспечения безопасности движения.

В ходе реализации данного проекта возможно осуществление части контрольных функций государства за деятельностью субъектов в сфере транспорта самими участниками рынка. Как следствие, снижаются бюджетные расходы, а фокус собственно государственного надзора смещается в сторону контроля процессов и результатов деятельности.

Полный анализ статистических данных о лицах, управляющих транспортными средствами, позволит направить вектор реформирования процессов обучения специалистов транспортной отрасли в прогрессивном направлении, технологически исключающем возможность злоупотреблений и халатности на исполнительном уровне. Архив всех данных будет доступен для надзорных и правоохранительных органов.

Предлагается внести в обязанности саморегулируемой организации использование единой цифровой платформы, обеспечивающей:

– цифровую площадку системного онлайн-образования, в непрерывном сотрудничестве с высшими учебными заведениями транспорта и профильными образовательными учреждениями;

– ведение электронного реестра участников процесса: от обучающихся на получение права управления транспортным средством, должностных лиц участвующих в обеспечении безопасности до их преподавателей и экспертов, в том числе архив операций по каждому пользователю;

– онлайн-доступ к базе данных надзорным организациях, предоставление отчетности в установленном порядке.

В настоящее время статус саморегулируемых организаций могут получить объединения предприятий, функционирующие по принципу некоммерческого партнерства.

Предлагаемая система организации подготовки специалистов транспорта позволит надзорным органам — МВД России, Рособрнадзору и Ространснадзору осуществлять свои функции по оценке обязательных требований, соблюдение которых оценивается при осуществлении государственного контроля в режиме непрерывного мониторинга за каждым членом саморегулируемой организации непосредственно. Единая платформа позволит систематизировать взаимоотношения бизнеса и государства, перевести его в наиболее комфортную зону для прогрессивного развития сферы подготовки специалистов транспорта.

На первоначальном этапе формирования возможно участие в данной саморегулируемой организации общественных объединений, высших и профессиональных учебных заведений транспорта, владельцев инфраструктуры и подвижного состава.

Предлагаемая форма взаимоотношений государственных контролирующих органов и общественных объединений, позволит сформировать экспертное сообщество из числа наиболее компетентных сотрудников трудовых коллективов и представителей науки, что во многом исключит возможность коррупционных проявлений в диалоге бизнеса и государства.

**Лобачев Сергей Львович,**
доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Информационные технологии в юридической деятельности и документационное обеспечение управления» Юридического института Российского университета транспорта

## Регламентация использования искусственного интеллекта в образовании: состояние и перспектива до 2025 года

*Аннотация*. В работе проведен анализ перспективной программы стандартизации по приоритетному направлению «Искусственный интеллект» на период 2021—2024 гг. и выделены стандарты ориентирование на использование в образовательных организациях. Реализация данной программы позволит выйти на качественно новый уровень подготовки специалистов. Отмечена важность разработки самостоятельных образовательных программ при внедрении технологий искусственного интеллекта в учебный процесс. Одновременно, даже с опережением, должна решаться задача подготовки преподавательских кадров. Основной вывод состоит в том, что задача регламентации внедрения технологий ИИ в системе образования РФ будет полностью решена к 2025 г. при условии реализации утвержденной перспективной программы стандартизации.

*Ключевые слова:* высшее образование, искусственный интеллект, образовательные программы, нормативная база, стандартизация.

**Sergey L. Lobachev**,
Doctor of Technical Sciences, professor, head of the department ‘Information Technologies in Jurisprudence and Management Documentation’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

## Regulation of using artificial intelligence in education: current status and perspectives till 2025

*Abstract*. In this work the perspective standardizing program on the priority direction «Artificial Intelligence» for 2021—2024 period was analyzed and the standards of orientation to use it in educational organizations were highlighted. Implementing this program will lead to the new level of specialists' preparation. The importance of developing the own educational programs while implementing «Artificial intelligence» in educational process is specified. At the same time or even faster the objective of teaching staff preparation should be solved. The main conclusion is that the task of regulating «Artificial intelligence» technologies implementation in the Russian educational system will be fulfilled till 2025 if the approved perspective standardizing program will be followed.

*Keywords:* higher education, artificial intelligence, educational programs, normative basis, standardizing.

Искусственный интеллект (далее — ИИ) долгое время рассматривался как чисто научное направление, хотя работы по созданию технологий ИИ и их практическому внедрению ведутся уже более 30 лет. Принципиальная возможность их использования в образовании заложена ст. 20 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации», где предусмотрено осуществление экспериментальной и инновационной деятельности в области образования. Однако, реализация инновационной и экспериментальной образовательной деятельности в рамках федеральных образовательных стандартов, ввиду их жесткости, весьма сложная задача, которая может быть решена только при реализации образовательных программ согласно самостоятельно разработанным вузом образовательным стандартам (СОС) [1].

При этом подготовка специалистов для внедрения и использования технологий ИИ даже по СОС, требует освоения не только принципиальных основ ИИ, но и правил, регламентирующих использование ИИ. Сама подготовка таких специалистов, в свою очередь, также должна опираться на нормативную базу, регламентирующую использование технологий ИИ в образовании.

Вопросы нормативной регламентации технологий ИИ уже решаются. В декабре 2020 г. подписана перспективная программа стандартизации по приоритетному направлению «Искусственный интеллект»

на период 2021—2024 годы [2], содержащая 217 стандартов, которые планируется разработать в период с 2020 по 2025 г. Данная программа опирается на Указ Президента РФ «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации».

Перспективная программа стандартизации по приоритетному направлению «Искусственный интеллект» охватывает вопросы внедрения ИИ в различных областях человеческой деятельности, таких как транспорт, медицина, образование, строительство и многих других. Применительно к образованию, целый ряд стандартов может быть использован в качестве базовой основы для внедрения ИИ в учебных заведениях. В таблице представлена выборка таких стандартов, подлежащих разработке в рамках программы, и этот список может быть существенно расширен.

*Таблица*

**Выборка стандартов**

| № п/п | Наименование проекта стандарта | Начало разработки | Утверждение |
|---|---|---|---|
| 1 | Технологии искусственного интеллекта в образовании. Общие положения и терминология | 2020 | 2021 |
| 2 | Образовательные продукты с алгоритмами искусственного интеллекта для адаптивного обучения в общем образовании. Требования к учебно-методическим материалам | 2020 | 2021 |
| 3 | Данные в образовании. Требования к сбору, хранению, обработке, передаче и защите данных | 2020 | 2021 |
| 4 | Информационные технологии. Искусственный интеллект. Процессы жизненного цикла системы искусственного интеллекта | 2023 | 2024 |
| 5 | Информационные технологии. Искусственный интеллект. Рекомендации для приложений с искусственным интеллектом | 2023 | 2024 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6 | Информационные технологии. Искусственный интеллект. Обзор этических и социальных проблем | 2024 | 2025 |
| 7 | Системы искусственного интеллекта. Типовые требования к контрольным выборкам исходных данных для испытания интеллектуальных систем в области образования, определяющие порядок оценки соответствия систем поддержки, анализа и оценки проектной деятельности обучающихся | 2022 | 2023 |
| 8 | Системы искусственного интеллекта. Типовые требования к контрольным выборкам исходных данных для испытания систем диагностики на основе анализа поведенческой активности (игры, симуляторы, тренажеры) в образовании | 2024 | 2025 |

Представленные в таблице стандарты определяют технологии ИИ в образовании, а чему учить будущих специалистов определяют остальные более 200 стандартов. Тематический спектр разрабатываемых стандартов очень широк и охватывает как использование ИИ в конкретных отраслях, так и общие вопросы, не зависящие от отраслевой специфики.

В заключении необходимо отметить, что представленные выше стандарты в области образования и вся перспективная программа стандартизации «Искусственный интеллект» позволяет перейти в ближайшие годы на качественно новый уровень подготовки специалистов и уйти от значительно доли субъективизма при подготовке образовательных программ и их разделов посвященных изучению принципов создания и эксплуатации технологий ИИ. Одновременно, даже с опережением, должна решаться задача подготовки преподавательских кадров для реализации новых образовательных программ. Опираясь на собственный опыт [3], можно ожидать, что программы дополнительного профессионального образования по рассматриваемому направлению вызовут значительный интерес среди преподава-

телей и сотрудников вузов. Таким образом, уже сегодня можно говорить о том, но задача регламентации внедрения технологий ИИ в системе образования РФ будет решена к 2025 г. при условии реализации утвержденной перспективной программы.

**Литература**

1. Щукина, Т. В. цифровая среда обучения и искусственный интеллект в системе высшего образования в условиях экспорта образования//В сборнике: Наука. Информатизация. Технологии. Образование. Материалы XIII международной научно-практической конференции. — Екатеринбург, 2020.
2. Перспективная программа стандартизации по приоритетному направлению «Искусственный интеллект» на период 2021—2024 годы // https://www.economy.gov.ru/material/file/28a4b183b4aee34051e85ddb3da87625/20201222.pdf (дата обращения: 30 января 2021 г.).
3. Лобачев, С. Л. Некоторые итоги реализации в Российском университете транспорта программ дополнительного профессионального образования по федеральному проекту «Новые возможности для каждого» национального проекта «Образование» // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1(33). — С. 171—181.

**Липунов Валерий Иванович,**
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта, исполнительный директор Ассоциации юридических вузов

## Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву

*Аннотация.* Настоящая статья посвящена исследованию особенностей цифровизации, как тренда мирового развития. Внедрение цифровых технологий способствует устойчивому росту экономики, повышению благополучия населения, внедрению качественного образования и здравоохранения, обеспечению решению проблем, связанных с коррупцией, насилием и смертностью. Наряду с положительными эффектами, процесс цифровизации несет и определенные отрицательные последствия в виде рисков и угроз.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект; цифровизация; положительные и отрицательные последствия цифровизации; угрозы и риски цифровизации.

**Valery I. Lipunov,**
Candidate of Legal Sciences, Associate Professor of the Department of Transport Law of the Law Institute of the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education «Russian University of Transport», Russian Federation

## Artificial intelligence and digitalization trends: technogenic breakthrough as a challenge to law

*Abstract*. This article is devoted to the study of the features of digitalization as a trend in world development. The introduction of digital technologies contributes to sustainable economic growth, an increase in the well-being of the population, the introduction of quality education and health care, and ensuring a solution to problems related to corruption, violence and mortality. Along with positive effects, the digitalization process also carries certain negative consequences in the form of risks and threats.

*Keywords*: artificial intelligence; digitalization; positive and negative consequences of digitalization; threats and risks of digitalization.

В конце прошлого века в наш лексикон вошел термин «цифровизация». Данный термин в настоящее время тесно связан с такими понятиями как «искусственный интеллект», «цифровая экономика», «цифровая трансформация», «цифровое государство» и т.п.

Термин «цифровизация» рассматривается в узком смысле как «преобразование информации в цифровую форму», и в широком смысле слова как «развития экономики и общества, который основан на преобразовании информации в цифровую форму и приводит к повышению эффективности экономики и улучшению качества жизни» [1, с. 47].

Цифровизация порождает новые общественные отношения, связанные с цифровыми технологиями. Эти отношения проявляются в различных сферах экономики, политики, обороноспособности, права, культуры, в том числе и в транспортном комплексе.

Практика стран, активно внедряющих искусственный интеллект, показывает, что в нем заложен ресурс колоссальной силы. В мире развернулась бескомпромиссная борьба за технологическое лидерство в этой сфере. В Китайской Народной Республике в 2017 г. принят План развития технологий искусственного интеллекта следующего поколения, в котором определяется стратегия Китая по установлению мирового лидерствав этой области к 2030 г. Европейский Союз принял решения, посвященный развитию искусственного интеллекта. Европейская комиссия по эффективности правосудия приняла Европейскую этическую хартию об использовании искусственного интеллекта в судебных системах и смежных областях.

Президент России В. В. Путин, выступая на Совещании по вопросам развития технологий в области искусственного интеллекта, подчеркнул: «если кто-то сможет обеспечить монополию в сфере искусственного интеллекта … тот станет властелином мира. Это одно из ключевых направлений технологического развития, которые определяют и будут определять будущее всего мира»[1].

Нормативной основой для развертывания работы в этом направлении стал Указ Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации», которым утверждена Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года.

Наряду с несомненными благами внедрение информатизации несет за собой ряд угроз и опасностей. Исследованием угроз, которые несет ИИ, а также этическими проблемами, связанными с новыми технологиями, занимаются многие институты, в числе которых организация *Futureof LifeInstitute* (Институт будущего жизни), *Foresight Institute, Futureof Humanity Institute, Open AI* (Институт Форсайта, институт будущего человечества, *Open AI*) и др.

При этом нельзя не согласиться с В. Б. Исаковым, отмечающим, что «Все опасности исходят не от технического прогресса, а от того, что он протекает в крайне несовершенном обществе, нередко использующем современные достижения науки и техники эгоистически, антигуманно, вопреки интересам человека и человечества» [2].

[1] Совещание по вопросам развития технологий в области искусственного интеллекта // URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/60630 (дата обращения: 5 февраля 2021 г.).

Активное внедрение и использование ИИ негативно отразится на такой значимой для общества проблеме, как права человека. На страницах юридической печати отмечается, что появление «Цифры» и ИИ порождает новое право, которое и возьмет на себя роль регулирования новых ранее неизвестных процессов. Появился новый термин «цифровые права», под которыми понимают «права людей на доступ, использование, создание и публикацию цифровых произведений, на доступ и использование компьютеров и иных электронных устройств, а также коммуникационных сетей, в частности к сети интернет» [3]. При разработке развлекательного программного обеспечения на радио, телевидении в прессе, в том числе и в Интернете, цифровизация привела к существенным нарушениям авторских прав, о чем свидетельствуют многие судебные тяжбы, пиратскому или несанкционированному использованию чужой информации и т.п. С одной стороны, звучит призыв дать ИИ больше данных, снимать подчас надуманные преграды, а с другой стороны, готово ли общество гарантировать безопасность, соблюдение прав и интересов граждан? Ясного ответа на поставленный вопрос нет. О том, что нужно искать баланс между максимальным раскрытием информации и правом людей на ее защиту, само собой разумеется. Это одна из основополагающих проблем, которая ждет еще своего разрешение.

Активное внедрение цифровизации в производство неизбежно приведет к высвобождению работников, а в конечном итоге к сокращению количества рабочих мест. В массовой печати, в научной литературе, в Интернете, на многочисленных дискуссионных площадках сегодня обсуждается цифровое будущее права, юридической науки и юридического образования, а также перспективы профессии юриста. Высказано мнение, что по мере развития компьютерных систем профессия юриста станет ненужной, будет заменена искусственным интеллектом и исчезнет, причем не когда-нибудь, а в достаточно обозримой ближайшей перспективе. Президент ОАО «Сбербанк» Г. О. Греф, выступая в Балтийском федеральном университете заявил студентам: «Вы — студенты вчерашнего дня. Товарищи юристы, забудьте свою профессию. В прошлом году 450 юристов, которые у нас готовят иски, ушли в прошлое, были сокращены. У нас нейронная сетка готовит исковые заявления лучше, чем юристы, подготовленные Балтийским федеральным университетом. Их мы на работу точно не возьмем» [4].

По оценкам исследовательской организации *McKinsey GlobalInstitute* (Глобальный институт *McKinsey*), в ближайшие десять лет новые технологии радикально изменят рынок труда на планете, что позволит сэкономить порядка 50 трлн долл. Изменения коснутся сотен миллионов рабочих мест [5].

К числу рисков, связанных с цифровизацией, следует отнести сбор и использованием биометрических персональных данных. По инициативе Банка России и Минцифры России создана Единая биометрическая система, которая позволяет удаленно опознать клиента финансовой организации по голосу и лицу. Сегодня такая система внедрена в 11 тыс. отделений 180 банков. Зарегистрировалось уже в ней 65 тысяч человек.

В мобильном приложении «Сбербанк Онлайн» у клиентов банка в этом году стало появляться уведомление и предложение дать согласие на сбор биометрических данных для улучшения защиты и упрощения процедуры идентификации и аутентификации (англ. *Authentication*) — процедура проверки подлинности). Объясняется это тем, что после сдачи биометрических данных любой житель страны может пользоваться услугами банков и государственных учреждений без личного присутствия. В пресс-релизе Сбербанка сказано, что для этого «необходимо зарегистрироваться в ЕСИА (сайт государственных услуг) и сдать биометрические параметры — шаблоны лица и голоса — в уполномоченном банке». В октябре 2019 г. сотрудники корпоративного университета «Синергия» без разрешения родителей снимали отпечатки пальцев у учащихся подмосковных школ. В учреждении заявили, что тестирование проводилось в рамках профориентационного теста, сослались на дерматоглифику — учение, якобы определяющее характер и судьбу по узорам на пальцах. Детям вопросов не задавали, сажали к компьютеру, сканировали пальцы рук. Далее просили назвать имя, фамилию, номер телефона и электронную почту.

Отдельной угрозой, связанной с информатизацией, является киберпреступность. В качестве иллюстрации данного тезиса можно привести запуск сетевого вируса в космическую программу *NASA*. Из-за этой кибератаки космической организации пришлось отложить запуски в космос некоторых спутников, так как компьютерный червь мог вызывать сбои в работе программного обеспечения при старте.

Не остаются без внимания киберпреступников платежные системы банков, мобильные устройства и финансовые мобильные приложения и т.п. По данным МВД России, с января по сентябрь 2019 г. зарегистрировано 10,3 тыс. преступлений по статье «Мошенничество с использованием электронных средств платежа». Это на 417,3% выше, чем за аналогичный период предыдущего года. Кроме того, за указанный период в России было зарегистрировано 205 тыс. преступлений, связанных с использованием информационно-телекоммуникационных технологий. Это на 69,2% больше, чем в 2018 г. В Генпрокуратуре РФ сообщили, что в 2019 г. в России было зарегистрировано более 18,8 тыс. преступлений в банковской сфере, ущерб превысил 154 млрд руб.[1]

Одной из разновидности угроз, исходящей от внедрения цифровых технологий, является цифровое мошенничество. Сегодня в России не разработано эффективного механизма защиты частной жизни потребителя, а также частной жизни при отработке личных данных. Особенно уязвимы те потребители, которые пользуются электронной подписью. И первые преступления известны, когда обманная сделка продажи квартиры была оформлена электронной подписью неизвестными людьми. Примечательно, что электронная подпись была получена через личный кабинет на сайте государственных услуг. Ради объективности надо отметить, что в настоящее время законодателем внесены коррективы в правила сделок с помощью электронной подписи.

В арсенале мошенников широко распространены технологии фишинга (вид интернет-мошенничества) целью которого является получение доступа к конфиденциальным данным пользователей — логинам и паролям. Например, информацию, необходимую для доступа к банковским счетам физических лиц, злоумышленники получают с помощью фейковых сайтов — точных копий электронных ресурсов реальных финансовых организаций.

Существует риски, когда в возникающих отношениях между людьми используются, так называемые «технические посредники», в частности, при оказании дистанционных медицинских услуг, получе-

[1] В России резко выросло число преступлений с платежными картами // URL: https://regnum.ru/news/society/2776199.html (дата обращения: 10 февраля 2021 г.).

нии образования, оказании правовой помощи, продажа различных билетов и т.д., когда личное участие покупателя исключается. Например, на матч «Локомотив» — «Ювентус», проходивший 6 ноября 2019 г., десятки людей не могли попасть на стадион, так как их билеты были поддельные, отдав тысячи рублей (от 25 до 80 тыс.). Продажа осуществлялась с мошеннического сайта.

Возникает вопрос: как защитить людей в подобных случаях? Представляется, что без тщательного разработанного законодательства не обойтись. Преступность всегда идет впереди, это объективный процесс. Нормы и законы, регулирующие сферу искусственного интеллекта, должны поспевать за правонарушениями.

Более того, тенденция сегодня такова, что расширение возможности ИИ идет по пути «усовершенствования человека». Ставится задача преодоления биологических ограничений человека, а в конечном итоге получить контроль над его эмоциями и воздействовать на эмоциональные зоны мозга. По мнению исследователей: «Если искусственный интеллект будущего оправдает ожидания, т.е. окажется мыслящим человекоподобным роботом, обладающим чувствами и эмоциями, то законы потребуется изменить для того, чтобы охватить роли роботов в обществе. Это означает, что понадобится пересмотреть существующую правовую систему и адаптировать ее согласно изменяющимся потребностям общества» [6, с. 95]. Смело можно предположить, что такая уникальная его функция может привести к тому, что в тех или иных обстоятельствах человекоподобный робот может действовать по-разному. Поэтому нет гарантий, что при определенных условиях его действия могут нанести ущерб общественным отношениям, находящихся под охраной права. Поэтому «искусственный интеллект (робот) правомерно можно отнести к источникам повышенной опасности» [7, с. 43].

Одной из наиболее опасных угроз в мировом масштабе являются автономные системы вооружения, которые тесно связаны с ИИ и запрограммированы на самостоятельное принятие решения в целях обезопасить государства от внезапного нападения. В ближайшей перспективе гонка ядерного вооружения будет заменена глобальным соперничеством в разработке военных автономных систем. По мнению специалистов, ИИ может подорвать геополитическую стабильность и нарушить статус ядерного оружия как средства сдерживания. Отсут-

ствие критического мышления у ИИ может дать неверную оценку ситуации, что может привести к непоправимым катастрофическим ошибкам.

Из вышеизложенного видно, что интенсивное внедрение цифровизации объективно приведет не только к благу, но и к возрастанию угроз и опасностей. Общество должно быть к этому готово.

Цифровое будущее человечества означает не новую эру неких виртуальных моделей жизни, а новый, намного более совершенный уровень организации человеческого общества, опирающийся на применение цифровых технологий. Именно совершенствование цифровых технологий в государственном управлении, в осуществлении правосудия и технике законопроектной деятельности, в организации повседневной жизни людей, их труда и досуга, и символизирует начало цифрового общества.

**Литература**

1. Халин, В. Г. Цифровизация и ее влияние на российскую экономику и общество: преимущества, вызовы, угрозы и риски / В. Г. Халин, Г. В. Чернова // Управленческое консультирование — 2018. — № 10. — С. 46—63.

2. Исаков, В. Б. Цифровое будущее права // Вестник Московского университета имени С. Ю. Витте. Серия 2. Юридические науки. — 2019. — № 4 (22).

3. Зорькин, В. Д. Право в цифровом пространстве. Размышление на полях Петербургского международного юридического форума // URL: https://rg.ru/2018/05/29/zorkin-zadacha-gosudarstva-priznavat-i-zashchishchat-cifrovye-prava-grazhdan.html (дата обращения: 1 февраля 2021 г.).

4. Демченко, Н. Герман Греф посоветовал юристам «забыть профессию» // URL: https://www.rbc.ru/business/23/07/2017/5974b7a69a79477896b6708d (дата обращения: 10 февраля 2021 г.).

5. Искусственный интеллект — угроза или помощник для человечества? // URL: https://www.bbc.com/russian/features-38931070 (дата обращения: 8 февраля 2021 г.).

6. Понкин, И. В. Искусственный интеллект с точки зрения права / И. В. Понкин, А. И. Редькина // Вестник РУДН. Серия: Юридические науки. — 2018. — Т. 22.— № 1.

7. Куксин, И. Н. Искусственный интеллект помощник или конкурент человека // Право и государство в современном мире: состояние, проблемы, тенденции развития: Материалы международной научно-теоретической конференции — V Международные «Мальцевские чтения» — памяти заслуженного деятеля науки Российской Федерации, члена-корреспондента РАН, доктора юридических наук, профессора Мальцева Геннадия Васильевича (Белгород, 28 апреля 2018 г.). — Белгород, ООО «ГиК», 2018.

**Землина Ольга Михайловна,**
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта, эксперт Научно-экспертного совета Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук, почетный работник высшего профессионального образования

**Гадицкий Максим Максимович,**
магистрант Юридического института Российского университета транспорта

## Анализ и пути совершенствования законодательства о безопасности железнодорожного транспорта

*Аннотация*. В статье раскрыта законодательная составляющая обеспечения безопасности объектов железнодорожного транспорта как неотъемлемого элемента национальной безопасности Российской Федерации. Рассмотрены основные понятия, такие как «зона транспортной безопасности» и «антитеррористическая защищенность объекта» железнодорожной инфраструктуры. Доказано, что противодействие терроризму невозможно без проведения категорирования объектов транспортной инфраструктуры и утверждения критериев безопасности подвижного железнодорожного состава. Изучены организационно-правовые условия эксплуатации железнодорожного транспорта и на их основе даны рекомендации по дальнейшему совершенствованию нормативно-правовой базы в сфере безопасности железнодорожного транспорта.

*Ключевые слова:* безопасность, законодательство, транспорт, терроризм, противодействие.

**Olga M. Zemlina**,
Candidate of Law, Associate Professor, Associate Professor
of the Department of Transport Law of the Law Institute of the Russian
University of Transport, expert of the Scientific and Expert Council
of the Center for Security Research of the Russian Academy of Sciences,
Honorary worker of higher professional education

**Maxim M. Gaditsky**,
Master's student of the Law Institute
Russian University of Transport

# Analysis and ways to improve the legislation on the safety of railway transport

*Abstract*. The legislative component of ensuring the safety of railway transport facilities has been disclosed. The basic concepts are considered: "transport security zone" and "anti-terrorist security of the object" of the railway infrastructure. It has been proven that countering terrorism is impossible without categorizing transport infrastructure facilities and approving safety criteria for rolling stock. The organizational and legal conditions for the operation of railway transport are studied, recommendations are given for improving the regulatory and legal framework in the field of railway transport safety.

*Keywords*: security, legislation, transport, terrorism, counteraction.

Безопасность железнодорожного транспорта является неотъемлемой частью российской национальной безопасности.

Правовое сопровождение транспортной деятельности — неотъемлемая часть существования и функционирования транспорта.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» к объектам транспортной инфраструктуры: относит железнодорожные вокзалы и пути, тоннели и эстакады, иные объекты инфраструктуры, обеспечивающие работу транспортного комплекса.

Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» определяет, что представляют собой «объекты железнодорожного транспорта».

Понятие «зона транспортной безопасности» содержится в Федеральном законе «О транспортной безопасности». Этим же Законом

введено понятие «подразделение транспортной безопасности», так необходимое в деятельности сотрудников, осуществляющих досмотр транспортных средств и граждан.

Проблема создания концепции правотворческой политики обусловлена необходимостью системного управления обществом. В Федеральном законе «О транспортной безопасности» содержание понятия транспортная безопасность составляет защищенность от незаконного вмешательства, то есть угрожающее безопасной работе транспортного комплекса преступное деяние, повлекшее негативные последствия в отношении граждан или имущества транспортного комплекса.

Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35 «О противодействии терроризму» закрепляет понятие «антитеррористическая защищенность объекта» как состояние защищенности строения, здания, сооружения, места массового скопления людей, создающее препятствие террористическим проявлениям. Место массового, более пятидесяти человек, скопления людей характеризуется как территория общего пользования внутри или вне населенного пункта (п. 6 ст. 3 Закона).

В Федеральном законе от 23 июля 2013 г. № 208-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам антитеррористической защищенности объектов» закреплено определение «антитеррористическая защищенность объекта».

В основе противодействия терроризму лежат предупредительные меры (ст. 2 Федерального закона «О противодействии терроризму»). В соответствии п. «а» ч. 4 ст. 3 Федерального закона «О противодействии терроризму», противодействие — комплекс мероприятий по предупреждению террористических проявлений, выявлению и нейтрализации причин и условий их совершения.

Основы противодействия терроризму, методика профилактики, способы ликвидации последствий прописаны в Федеральном законе «О противодействии терроризму».

Нормами Федерального закона «О транспортной безопасности» не урегулированы вопросы безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта. На момент его вступления в силу ч. 2 ст. 4 Закона обеспечение безопасности железнодорожного транспорта возлагала на органы исполнительной власти РФ.

Согласно нормам Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам

обеспечения транспортной безопасности» обеспечение безопасности железнодорожного транспорта возложено муниципальную исполнительной власть (Федеральный законом «О транспортной безопасности»). Полагаем нужным заменить ст. 5 и 9 Федерального закона «О транспортной безопасности» на ч. 2 ст. 4 на ч. 5 ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности», отнеся тем самым безопасность железнодорожных объектов к компетенции субъектов транспортной инфраструктуры.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств для минимизации террористической угрозы проводится в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности». Не стоит забывать, что административно-правовые формы и методы деятельности на транспорте могут идти вразрез с принципами правового государства.

Росжелдор возглавляет систему российской транспортной безопасности, полномочный вести реестр объектов транспортной инфраструктуры, реестр транспортных средств, производить категорирование объектов железнодорожного транспорта в соответствии с утвержденным порядком, где в качестве основной угрозы назван террористический акт и его последствия и т.д.

Оценку уязвимости подвижного железнодорожного состава и железнодорожного узла можно охарактеризовать как деятельность по изучению и дальнейшему описанию технологических и технических характеристик антитеррористической защищенности железнодорожного транспорта, в том числе в рамках трансформация сферы железнодорожных перевозок с учетом модернизации цифровой экономики [2, с. 96].

Итоги проверки уязвимости железнодорожной инфраструктуры визируются органами транспортной безопасности. Федеральным законом «О транспортной безопасности» предусмотрены сроки разработки и утверждения планов обеспечения безопасности железнодорожной транспортной инфраструктуры. В них указываются меры защиты железнодорожного транспорта, реализация которых возложена на субъектов транспортной инфраструктуры.

Нормативно-правовыми актами публично-правового характера в сфере железнодорожного транспорта урегулированы аккредитация и аттестация структур безопасности, комплекс антитеррористических

мероприятий, информационное обеспечение транспортной безопасности. В информационной системе транспортной безопасности содержатся данные о сотрудниках и пассажирах.

Поскольку железнодорожный комплекс является стратегическим ресурсом жизнеобеспечения государства, информация относительно его безопасности отнесена к государственной тайне, так как утечка подобной информации способна дестабилизировать деятельность железнодорожного транспорта.

Террористические акты на железнодорожном подвижном составе по тяжести последствий на втором месте после техногенных транспортных катастроф.

Организационно-правовые условия эксплуатации железнодорожного транспорта содержатся в Федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральном законе «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». В соответствии с ними, полномочия по охране стратегических объектов железнодорожного транспорта и специальных грузов возложены на войска Росгвардии.

Таким образом, в нормативно-правовом и организационно-управленческом плане действующее законодательство способствует решению ряда задач:

— организация системы защищенности железнодорожного транспорта от террористических посягательств;

— налаживание взаимодействия между органами государственной власти и субъектами железнодорожной инфраструктуры;

— формирование кадрового состава служб безопасности объекта транспортной инфраструктуры;

— техническое оснащение транспортного узла, принятие организационных, режимных, инженерно-технических и иных охранных мер;

— информационно-аналитического обеспечение антитеррористической деятельности на объектах железнодорожного транспорта.

Совершенствование законодательства в сфере безопасности железнодорожного транспорта является одним из приоритетных направлений модернизации российского законодательства. Только за 2017—2020 гг. был внесен ряд существенных изменений в правила аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости и

в перечень объектов железнодорожного транспорта, безопасность которых должна быть усилена.

Также были реализованы следующие нормативно-правовые меры:

— утверждены требования безопасности в отношении построек на землях транспорта;

— скорректированы Правила обязательной сертификации технических средств безопасности;

— дополнены требования безопасности при строительстве объектов железнодорожной инфраструктуры;

— изменены Правила аккредитации юридических лиц, участвующих в оценке уязвимости;

— определена форма аттестационных документов и свидетельства об аттестации сотрудников служб безопасности;

— расширен перечень объектов, охраняемых ведомственной охраны Минтранса России.

В целях дальнейшего совершенствования нормативно-правовой базы в сфере безопасности железнодорожного транспорта, предлагаем следующее.

1. Проверку информации об угрозе совершения террористического акта в отношении железнодорожного транспортного средства осуществлять в соответствии с порядком, предусмотренным ч. 7 ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности».

2. Перечень уровней безопасности и порядок их объявления устанавливать в соответствии с ч. 2 ст. 7 Федерального закона «О транспортной безопасности».

3. Работать со сведениями, размещенными в паспорте объекта железнодорожного транспорта в соответствии с ч. 8 ст. 5 Федерального закона «О транспортной безопасности».

4. Допускать к работе в структурах транспортной безопасности железнодорожных объектов аттестованных сотрудников, прошедших подготовку в соответствии со ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности». В случае обнаружения фактов, содержащихся в ч. 1 ст. 10 Федерального закона «О транспортной безопасности» незамедлительно отстранить их от несения службы.

5. Оборудовать объект железнодорожной инфраструктуры техническими средствами, отвечающими требованиям ч. 8 ст. 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности» и осуществлять:

— видеонаблюдение в границах и по периметру зоны железнодорожного узла;

— идентификацию физических лиц в границах зоны железнодорожного узла;

— мониторинг данных видеонаблюдения в произвольное время;

— длительное хранение данных видеонаблюдения и видеомониторинга.

Реализации указанных предложений позволит перевозчикам сократить расходы на оплату услуг сторонних специалистов в области транспортной безопасности и самостоятельно планировать и реализовывать организационно-технические охранные мероприятия.

**Литература**

1. Власов, А. В. Трансформация сферы услуг в контексте развития цифровой экономики / А. В. Власов, Ю. Г. Едигарева // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. — 2019. — Т. 18. — № 2. — С. 96.

**Едигарева Юлия Геннадьевна,**
кандидат социологических наук, доцент кафедры
«Транспортное право» Юридического института
Российского университета транспорта

**Шаткин Константин Александрович,**
старший преподаватель кафедры «Правовое обеспечение
деятельности и безопасности транспортного комплекса»
Юридического института Российского университета транспорта

## Актуальные вопросы правового обеспечения передачи транспортно-логистических функций на аутсорсинг

*Аннотация*. В данной статье рассмотрены ключевые понятия, связанные с передачей логистических процессов на аутсорсинг, потенциальные преимущества, возможности получения экономической выгоды, основные цели и практические задачи подобных взаимовыгодных отношений, основы партнерских взаимоотношений сторон. При написании статьи были изучены теоретические аспекты и критически проанализирована практика применения

данного вида деятельности, источники нормативно-правового регулирования, которые частично или в полной мере охватывают своим воздействием рынок транспортных услуг. Авторами был проведен анализ экономической эффективности деятельности организаций и предприятий, пользующихся услугами аутсорсеров, рассмотрены коммерческие риски, а также риски, связанные с проявлениями коррупции при переводе непрофильных функций на аутсорсинг, определена необходимость создания нормативно-правовой базы для регулирования аутсорсинга в транспортно-логистической сфере. Особое внимание было уделено профессиональным вопросам, возникающим при заключении договора на передачу тех или иных функций транспортно-логистических компаний организациям, осуществляющим услуги аутсорсинга. Рассмотрены ключевые вопросы правового регулирования аутсорсинга как границы перехода ответственности сторон и регламентация выполняемых операций. Затронуты вопросы инновационного менеджмента, привлекающего внешние ресурсы для решения собственных операционных задач.

*Ключевые слова:* аутсорсинг, транспортная система, логистика, транспортная компания, инновации.

**Yulia G. Edigareva,**
Candidate of Sociological Sciences, Associate Professor of the Department of «Transport Law» of the Law Institute of the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education «Russian University of Transport», Russian Federation

**Shatkin Konstantin Aleksandrovich,**
Senior Lecturer of the Department «Legal Support of the Activities and Security of the Transport Complex», Law Institute of the Federal State Educational Institution of Higher Education «Russian University of Transport»

## Current issues of legal support for the transfer of transport and logistics functions to outsourcing

*Abstract*. The key concepts related to the transfer of logistics processes to outsourcing, potential advantages, opportunities for obtaining economic benefits, the main goals and practical tasks of such mutually beneficial relations, the basis of partnerships between the parties are considered. When writing the article, theoretical aspects were studied and the practice of applying this type of activity, sources of legal regulation, which partially or fully cover the market of transport services,

were critically analyzed. The necessity of creating a regulatory framework for the regulation of outsourcing in the transport and logistics sphere has been determined.

*Keywords*: outsourcing, transport system, logistics, transport company, innovation.

В современных реалиях транспортная система является неотъемлемой частью российского экономического пространства. Она представляет собой рынок перевозок как внутри страны, так и за ее пределами, которые осуществляются различными видами транспорта. Отдельной частью всего перевозочного процесса является сфера логистики. С использованием современных инновационных составляющих осуществляется активное взаимодействие различных составляющих элементов транспортной цепи.

На современном этапе развития российская экономика ориентирована на формирование инновационных систем различного масштаба и уровня, что не является возможным без реализации и сочетания принципов и технологий инновационного и проектного управления. Особое значение приобретает оперативность принятия управленческих решений и эффективность их реализации в условиях дефицита времени.

В связи с этим особую актуальность приобретают вопросы применения отечественными компаниями современных технологий аутсорсинга.

Термин «аутсорсинг» означает использование чужих ресурсов. Аутсорсер — стороннее юридическое лицо, принимающий на себя выполнение определенных функций или бизнес-процессов предприятия заказчика и имеющий необходимые трудовые и производственные ресурсы. Аутсорсинг в данном случае относится к разряду стратегических решений. Аутсорсинг в логистике означает выполнение части либо всех логистических процессов компанией, для которой профильным бизнесом является сфера логистики. Основная цель передачи на аутсорсинг: снижение затрат с кратным повышением уровня сервиса по передаваемым процессам. Основным преимуществом аутсорсинга является возможность заказчика концентрировать высвобождающиеся ресурсы на своей профильной деятельности.

Несмотря на то что в транспортном законодательстве накоплена достаточная отраслеобразующая «критическая масса» нормативного материала, вроссийском правовом поле нет понятий, которые регла-

ментируют взаимоотношение сторон на условиях аутсорсинга. Правовое регулирование возникающих в процессе функционирования транспортной системы отношений является необходимым условием развития экономики государства, обеспечения национальной безопасности, имеет существенную специфику и обширную сферу применения. В связи с их значимостью общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как относительно самостоятельных комплексных образований соответственно российского законодательства и права. Чтобы от применения аутсорсинговых инновационных программ иметь максимум преимуществ, в современных реалиях необходимо разработать необходимую правовую базу для их использования.

Следует отметить, что последнее время наиболее распространенными площадками для развития услуг аутсорсинга стали логистика транспорта и логистика склада. В этой сфере экономически оправдано привлечение сторонних подрядчиков, так как транспортные компании сами распоряжаются целесообразностью достижения эффективности осуществления транспортных перевозок. Транспорт является важнейшим фактором эффективного развития экономики,выступая главным атрибутом логистической системы, так как при его непосредственном участии формируются региональные товарные рынки. Правовое сопровождение транспортной деятельности осуществляется со времен появления транспорта. Рост степени воздействия права на транспортные отношения зависит от многих факторов. Но даже при самом неблагожелательном отношении к праву без него транспорт не мог развиваться и функционировать.

Логистика транспорта на сегодняшний день — это направление по осуществлению доставок любых грузов, оптимизация использования транспорта, контролирование перевозок, распределение грузов, предотвращение возможных ошибок, уменьшение расходов на транспорт, а также сроков исполнения заказа.

Компании, в которых доминирует необходимость повышения инноватики менеджмента, используют политику привлечения внешних ресурсов. Самыми распространенными областями в деятельности таких компаний являются такие логистические функции, как дистрибуция и транспортировка грузов.

Транспортные компании по-разному подходят к организации предоставляемых услуг аутсорсинга, так как данные услуги могут существенно влиять на хозяйствующую деятельность Заказчика, привнося долю рисков в его бизнес.

Поскольку аутсорсинговое соглашение — это отношения, а не простой контракт, существует необходимость четко дифференцировать предмет и условия договора аутсорсинга. Договор аутсорсинга может быть заключен только между юридическими лицами.

Основным требованием в разработке методики взаимодействия сторон договора аутсорсинга является детальная регламентация взаимодействия в практической деятельности и развитие отношений между Заказчиком, передающим функции и Транспортной компанией, принимающей функции в работу.

Для обеспечения прозрачности взаимоотношений, понимания и соблюдения участниками аутсорсинга правил взаимодействия, передаваемые бизнес-процессы требуют детального регулирования с позиции права.

Ключевыми вопросами правового регулирования бизнес-процессов аутсорсинга являются определение границ перехода между зонами ответственности сторон договора, регламентация всех выполняемых операций и присвоение каждой передаваемой функции соответствующей нормативно-правовой документации. В частности, при заключении договора аутсорсинга стороны могут опираться на следующие нормативные правовые акты:

— Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;

— Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;

— приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 26 «Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования»;

— Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286.

Поскольку в настоящее время ответственность сторон договора аутсорсинга регламентируется исключительно условиями, прописанными в договоре, существует необходимость создание нормативно-

правовой базы, регулирующей ответственность сторон данной сферы взаимоотношений.

Также следует отметить необходимость создания нормативно-правовых актов, предотвращающих возникновения коррупционных проявлений.

Поскольку выбор аутсорсера производится на основании проводимых тендерных процедур, существует вероятность заключения договора аутсорсинга с определенными коррупционными элементами. Данные коррупционные проявления могут нанести существенный экономический и репутационный ущерб сторонам договора аутсорсинга.

В связи с этим необходимо разработать и принять ряд антикоррупционных актов, устанавливающих ответственность за данные вид правонарушений в процессе аутсорсинга логистических функций.

Реформирование правовой основы государственных и коммерческих закупок, осуществлявшееся в современной России в несколько этапов, имело своей целью обеспечение открытости и эффективности производимых закупок, контроля, противодействия коррупции при осуществлении закупочной деятельности, в том числе и закупок услуг аутсорсинга логистических функций. Именно стремление снизить коррупциогенный потенциал норм действующего российского законодательства в сфере закупок стало одной из побудительных причин принятия Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок, товаров, работ, услуг для государственных и муниципальных нужд».

**Расулов Алекпер Вагифович,**
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Транспортное право» Юридического института
Российского университета транспорта

**Мамедов Мирза Эльшаноглы,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

# Правовое регулирование и организация железнодорожной перевозки груза

*Аннотация*. Развитие теории и практики управления перевозками невозможно без учета реалий сегодняшнего дня, заключающихся в реформировании российского законодательства о железнодорожном транспорте и наличии серьезной конкуренции со стороны других видов транспорта. В этих условиях, по мнению авторов статьи, большое значение приобретают новые подходы к управлению, успешно реализуемые на зарубежных железных дорогах, других видах транспорта, а также в других сферах производственной деятельности. Железнодорожные грузоперевозки были и остаются самой востребованной услугой, поскольку при наличии такой услуги как грузовые перевозки можно заключать огромное количество сделок. Изучение правового регулирования железнодорожных перевозок грузов, по мнению авторов статьи, является важным в целях совершенствования и оптимизации самих перевозок, а также обеспечения целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования железнодорожного транспорта.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, транспортное право, перевозки, груз, перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель.

**Alekper V. Rasulov,**
Candidate of Law, Associate Professor of the Department «Transport Law», In-stitute of Legal Studies, Federal State Institution of Higher Education «Russian University of Transport», Russian Federation

**Mammadov Mirza Elshanogly,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Legal regulation and organization of railway cargo transportation

*Abstract*. The development of the theory and practice of transportation management is impossible without taking into account the trends in the reform of Russian legislation on railway transport and the presence of serious competition from other modes of transport. In these conditions, new approaches to management, which are successfully implemented on foreign railways, other types of transport, as well as in other areas of production activity, acquire great importance. The study of the legal regulation of railway transportation of goods is important in order to improve and optimize the transportation itself, as well as to ensure the effective functioning of railway transport.

*Keywords*: railway transport, transport law, transportation, cargo, carrier, shipper, consignee.

Транспорт, в том числе железнодорожный, является ведущим звеном в отрасли народного хозяйства. Транспортное обязательство — это обязательство, при котором одно лицо, в качестве которого выступает перевозчик обязан совершать в пользу другого лица, в качестве которого выступает грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, владелец багажа действия по оказанию перевозки в качестве транспортной услуги, при этом другим лицом данное действие должно быть оплачено в размере, который установлен и указан в законодательстве или по соглашению сторон.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» железнодорожный транспорт классифицируется на транспорт общего и необщего пользования.

Железнодорожный транспорт общего пользования — это производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками.

Железнодорожный транспорт необщего пользования — совокупность производственно-технологических комплексов, включающих в

себя железнодорожные пути необщего пользования, здания, строения, сооружения, в отдельных случаях железнодорожный подвижной состав, а также другое имущество и предназначенных для обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах (услугах) в местах необщего пользования на основе договоров или для собственных нужд.

Железнодорожные грузоперевозки были и остаются самой важной услугой, поскольку при наличии такой услуги как грузовые перевозки можно заключать огромное количество сделок. Согласно ч. 1 ст. 4 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» государственное регулирование в области железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется в целях:

а) обеспечения баланса интересов государства, пользователей услугами железнодорожного транспорта и организаций железнодорожного транспорта общего пользования;

б) обеспечения целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, а также его комплексного развития.

Существуют различные варианты логистической организации перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении, причем, сферы их применения в значительной мере определяются соотношением перегрузочных возможностей портов количеству подводимого груза. Ни существующая технология взаимодействия участников перевозочного процесса, ни организация работы через операторов не обеспечивают четкой работы транспортных узлов в условиях значительного грузопотока, а тем более компенсации затрат железнодорожным перевозчикам за простой вагонов в случае несвоевременного подхода судов.

При наличии большого количества железнодорожных перевозчиков и роста объемов грузов, отправляемых в смешанном железнодорожно-водном сообщении, назрела необходимость создания управляющих центров, обеспечивающих координацию и согласование подвода как вагонов, так и судов между всеми перевозчиками.

На железных дорогах РФ в 2003 г. объем контейнерных перевозок превысил 14,7 млн т, в 2004 г. он составил 15,76 млн т (в том числе в крупнотоннажных — 12,7 млн т, т.е. более 80%). К 2010 г. объем был удвоен и доведен до 32 млн т по сравнению с уровнем 2004 г. В 2015

г. объем контейнерных перевозок железнодорожным транспортом составил 48 млн т.

Объем контейнерных перевозок на сети ОАО «Российские железные дороги» в январе-сентябре 2019 г. во всех видах сообщения составил более 3,65 млн контейнеров TEUs, что на 12,7% превышает показатель аналогичного периода 2018 г.[1]

Согласно данным «Трансконтейнера», в настоящее время (по состоянию на первую половину 2020 г.) «РЖД» располагают следующим парком контейнеров: всего 177,1 тыс. физ. ед., в т. ч. 133 тыс. ед. среднетоннажных (пятитонных — 71 и трехтонных — 62 тыс. ед.) и 44,1 тыс. ед. крупнотоннажных (40-футовых — 4,1 и 20-футовых — 40 тыс. ед.).[2]

Среднетоннажные контейнеры перевозятся, в основном, на универсальных платформах и в полувагонах, частично — в полувагонах-контейнеровозах. Парк последних, принадлежащих ОАО «РЖД», составляет 5,1 тыс. ед. Крупнотоннажные контейнеры перевозятся на фитинговых платформах, которых в парке «РЖД» числится 17 тыс. ед., из них доля неисправных достигает 6%. По оценкам экспертов, при растущем рынке контейнерных перевозок уже сейчас потребность в таких вагонах составляет не менее 20 тыс. ед., т. е. дефицит с учетом неисправных достигает 25%.

Создание ОАО «РЖД» совместно с Дальневосточным морским пароходством предприятия «Русская Тройка» по перевозке грузов обусловлено следующими факторами: в течение ближайших лет предполагается удвоение внешней торговли, в связи с чем ожидается, что общий объем товарооборота между странами АТР и Европы к 2021 г. достигнет $ 760 млрд в год, при этом в настоящее время на транзит по России проходится около $ 5 млрд, т.е. менее 1%; аналитически прогнозируется, что более 80% перевозимых в международном сообщении грузов будет приходиться на долю «промышленных товаров с высокой степенью обработки». Это определит повышенный спрос именно на контейнерные перевозки. По мнению специалистов морских перевозок, к 2021 г. до 70% всех тарно-штучных грузов будет перевозиться в кон-

[1] https://news.ati.su/news/2019/10/07/konteynernye-perevozki-po-seti-oao-rzhd-za-9-mesyacev-2019-goda-vyrosli-na-127---do-bolee-365-mln-teus-135325/

[2] https://old-www.rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5554&refererLayerId =5553 &id=5484

тейнерах, в т. ч. в азиатско-европейских перевозках будет задействовано не менее 7,2 млн контейнеров ДФЭ за год.

Предполагается, что через Дальний Восток по железным дорогам транзит контейнеров может составить более 1 млн ДФЭ (в четыре раза выше существующего уровня). Но указанные объемы могут быть в значительной степени освоены морскими линиями через трансокеанский маршрут.

По данным «Трансконтейнера», структура объема контейнерных перевозок по видам сообщений существенно не меняется и составляет:

внутрироссийские перевозки — 70%,

экспорт — 14%,

импорт — 9%,

транзит — 7%.

На российских железных дорогах ежесуточно участвуют в перевозках3,5 тыс. контейнеров и 2,7 тыс. платформ принадлежности иных собственников и собственности железных дорог государств-участников СНГ.

Помимо самих российских железных дорог эти собственники испытывают потребность в контейнерах и подвижном составе. Так, экспедиторская компания «Модуль» имеет в собственности 300фитинговых платформ (при потребности до 700 ед.), в основном, переоборудованных для перевозки 40-футовых контейнеров. Кроме того, компания успешно эксплуатирует 11 вагонов, переоборудованных под перевозку двух 40-футовых контейнеров из лесных платформ модели 23—469. ЗАО «Транспортные системы» выбрало путь на создание парка многофункциональной платформы для перевозок: двух 40-футовыхконтейнеров или в сочетании с 20-футовыми; четырех порожних или груженых танк-контейнеров; металлопроката или труб большого диаметра. По свидетельству «Алтайвагона», транспортные компании предпочитают приобретать вагоны, бывшие в употреблении и переоборудовать их, поэтому спрос на более дорогие новые вагоны незначителен. Новая платформа для перевозки двух 40-футовых контейнеров стоит порядка $ 42—47 тыс., что сопоставимо со стоимостью цистерны[1]. Если говорить о таких предприятиях, то к

[1]См.: Концепция реформирования «Центра по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер» — филиала ОАО «РЖД» и создания на его основе дочернего общества в области грузовых контейнерных перевозок. М. : ОАО «РЖД», 2019.

ним не совсем подходит термин «транспорт необщего пользования», так как они не принадлежат какому-то одному грузовладельцу, а оказывают услуги многим клиентам.

В настоящее время появляются и развиваются все более мощные организации промышленного железнодорожного транспорта, среди которых такие гиганты, как Московское городское акционерное общество «Промжелдортранс», ОАО «Вост-Сибпромтранс» и другие, объединенные в Ассоциацию «Промжелдортранс». Наряду с этими крупными транспортными организациями существуют десятки тысяч транспортных цехов на промышленных, торгующих, снабженческих предприятиях, выполняющих небольшой объем работ и зачастую не имеющих соответствующих специалистов, что негативно отражается на состоянии системы транспортной безопасности [5. С. 89].

В 1950—60-х гг. среди специалистов и ученых, занимающихся вопросами правового регулирования транспортных перевозок, развернулась дискуссия о том, какую научную концепцию положить в основу развития транспорта с учетом перспективы его работы в 1980-х гг.

Сторонники комплексного усиления пропускной и провозной способности с несколько большей долей освоения прогнозируемого прироста объемов перевозок за счет повышения массы поезда считали необходимым готовить сеть и технические средства к обращению поездов массой до 6—10 тыс. т .и поэтому удлинять пути станций не до 850 м, а, учитывая все сложности реконструкции «под колесами», на важнейших направлениях сразу предусматривать 1050—1250 м, на всех локомотивах иметь устройства управления по системе многих единиц, в конструкции вагонов предусмотреть усиление соответствующих узлов, перейти на выпуск 8-осных вагонов и т.д.

Другая группа ученых и специалистов отстаивала концепцию преимущественного увеличения размеров движения за счет уплотнения интервалов до 5—6 мин, строительства дополнительных главных путей при умеренных темпах роста средней массы поезда. Эта точка зрения и была принята в качестве основной. Сегодня можно сделать вывод о том, что предложения сторонников первой научной концепции, на наш взгляд, были более обоснованы.

В начале 1990-х гг. объемы перевозок грузов резко снизились, и проблема освоения провозной и пропускной способностей путем по-

вышения массы поезда перестала быть актуальной. Однако в последние 10 лет (2015-2020 гг.) в связи с увеличением грузопотока на сети дорог этот вопрос вновь стал первоочередным.

При пропуске поездов повышенной массы и длины, особенно на участках со сложным планом и профилем пути, сдерживающее влияние оказывают следующие факторы: а) мощность локомотивов; длина станционных путей; б) прочность автосцепок; в) конструкция и техническое состояние верхнего строения пути; г) конструкция вагонов, устройств автоматики и телемеханики; д) мощность устройств электроснабжения на электрифицированных линиях.

Необходимо решить широкий круг задач:

— выбор схем формирования и графика движения поездов повышенной массы, их тягового обеспечения; расстановка локомотивов в составах;

— рациональное вождение и безопасное торможение поездов;

— организация их технического обслуживания;

— усиление электроснабжения, локомотивного, вагонного и путевого хозяйства, СЦБ и связи.

Все это требует активного участия работников всех основных хозяйств железнодорожного транспорта, широкой научной поддержки, изучения и использования накопленного на дорогах опыта формирования и пропуска поездов повышенной массы и длины. Известно, что при определенной длине приемо-отправочных путей станций повышение массы грузовых поездов в основном определяется условиями тяги и торможения.[1]

С учетом новых тенденций, в соответствии с которыми развивается сегодня транспортный рынок, одним из направлений, требующих усовершенствования для обеспечения условий быстрого и эффективного взаимодействия транспортников и пользователей их услуг, специалисты называют документооборот.

[1] В настоящее время на лимитирующих участках грузонапряженных направлений реализуемые величины силы тяги весьма высоки, и работу локомотивов при трогании с места и движении на расчетном подъеме часто сопровождают глубокие и продолжительные пробуксовки, прекращаемые в основном подачей песка. Это приводит к интенсивным повреждениям узлов локомотивов, загрязнению песком балластной призмы, износу рельсов и росту расходов на тягу поездов. Таким образом, особую остроту приобретает улучшение тяговых свойств эксплуатируемых локомотивов и повышение их единичной мощности.

Основным транспортным документом, свидетельствующим о заключении договора перевозки груза, на железнодорожном транспорте является железнодорожная накладная (ст. 25 Устава железнодорожного транспорта РФ[1]).В настоящий момент для организации перевозки грузов с обеих сторон необходимы подготовка и согласование огромного числа разнообразных документов, таких, как заявка на перевозку, комплект перевозочных накладных, учетная карточка, ведомость подачи и уборки вагонов, платежные и др. Из проведенного специалистами Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) системного анализа следует, что для организации международной транспортировки груза иногда требуется оформить до десяти различных документов на одну перевозку.

Инициатива создания проекта «ЭТРАН» — автоматизированной системы централизованной подготовки и оформления перевозочных документов, — который позволит упростить эту «бумажную волокиту», принадлежала ЦФТО —маркетинговой структуре «РЖД», а реализация этого возможно за счет принятого закона «Об электронной подписи».

Транспортный процесс сопровождается оформлением большого количества документации, часть которой следует создать на предварительном этапе, а необходимость в другой может возникнуть уже в пути следования груза, особенно при осуществлении экспортных и интермодальных перевозок

Сегодня система «ЭТРАН» функционирует в режиме промышленной эксплуатации на станциях Красноярской железной дороги, а также на Приволжской, Северной, Куйбышевской, Восточно-Сибирской и Западно-Сибирской железных дорогах. В середине 2005 г. система заработала на всей сети российских железных дорог. Подключение Октябрьской, Дальневосточной и Калининградской магистралей производилось в 2006-2007 гг., по мере обучения людей.

Большинство грузовладельцев проявляют интерес к подключению к системе электронного документооборота. Причем можно отметить, что опытная эксплуатация системы проходила непосредственно в ходе основной работы с крупнейшими грузовладельцами. В предлагае-

[1]См.: Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

мые наработки ЦФТО грузовладельцы вносили свои предложения и замечания. Таким образом, продукт, который выпускается на российский рынок, удовлетворяет потребностям обеих сторон. В основном, он ориентирован на работу с крупными клиентами, у которых, кстати, самих достаточно сильно развиты информационные технологии управления бизнесом. Однако если желание работать в новом режиме возникнет у среднего клиента с развитой технологической базой, — это также возможно. Что касается тех, кто предпочитает работать по старой(«бумажной») технологии, — взаимодействие с ними будет вестись по прежней схеме, и никаких недоразумений не возникнет. Основные проблемы на пути реализации электронного документооборота заключались в защите информации. Сегодня железная дорога располагает соответствующей сертифицированной программой.

Популярным становится делегирование транспортировки груза другой компании (outsourcing), чем также достигается передача контроля риска. Необходимо подчеркнуть, что, с одной стороны, это является передачей риска другому предприятию на основе договора, а, с другой, — вызывает дополнительную зависимость от внешних организаций. Поэтому такое делегирование полномочий часто учитывается как дополнительный фактор риска.

К процедурам контроля риска принадлежит подготовка альтернативных схем взаимодействия (contingency planning), определяющих порядок действий в случае неожиданного происшествия.

Следует отметить, что деятельность железнодорожного транспорта в условиях достаточно серьезной конкуренции как со стороны других видов транспорта, так и внутри отрасли требует четкого установления рыночных ниш, наиболее предпочтительных для каждого перевозчика. В этих условиях требуется привлечение значительного числа исследователей, которые предлагают и обосновывают различные пути и способы развития отрасли.

Все большее развитие для совершенствования перевозочного процесса получает логистический подход, который становится востребованным в условиях многовариантности возможных решений при условии минимизации затрат. Постоянно актуальным является вопрос развития железнодорожных станций с учетом требований сегодняшнего дня, в том числе, экологической безопасности, автоматизации проектирования.

**Тарасов Максим Юрьевич,**
кандидат юридических наук, ведущий научный сотрудник
Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский
институт Федеральной службы исполнения наказаний»

# Некоторые варианты решения современных проблем международного розыска

*Аннотация*. Рассматриваются некоторые проблемы международного розыска, с которыми сталкиваются в современных реалиях российские правоохранительные органы. Среди них: проблемы международного розыска лиц по делам о преступлениях, совершенных на территории Республики Крым и г. Севастополя; проблемы прекращения розыска в отношении лиц, преследуемых, как считает Интерпол, по политическим мотивам; проблема применения ст. 99 Правил Интерпола по обработке данных, устанавливающей порядок (тираж) уведомлений в виде диффузии, который допускает возможность наложения страной-инициатором розыска ограничений на доступ к базе данных Интерпола. Автором предложены варианты решения указанных проблем.

*Ключевые слова:* Интерпол; международный розыск; международное уведомление о розыске; основания прекращения розыска; розыск лиц правоохранительными органами Республики Крым и г. Севастополя.

**Maxim Tarasov**,
Candidate of Law, Leading Researcher of the Federal State Institution
«Research Institute of the Federal Penitentiary Service»

# Some options for solving modern problems of international search

*Abstract*. Some problems of international search, which Russian law enforcement agencies face in modern realities, are considered. Among them: problems of international search for persons in cases of crimes committed on the territory of the Republic of Crimea and the city of Sevastopol; problems of termination of the search for persons persecuted, according to Interpol, for political reasons; the problem of applying Art. 99 of the Interpol Rules for Data Processing, which establishes the procedure (circulation) of notifications in the form of diffusion, which allows for the possibility of imposing restrictions by the country initiating

the search on access to the Interpol database. The author offers options for solving these problems.

*Keywords*: Interpol; international search; international notice of tracing; grounds for termination of the search; search for persons by law enforcement agencies of the Republic of Crimea and the city of Sevastopol.

В результате анализа практики объявления в международный розыск лиц по делам о преступлениях, совершенных на территории Республики Крым и г. Севастополя (2014—2020), выявил два специфических обстоятельства, препятствующие осуществлению розыска: 1) удаление Генеральным секретариатом Интерпола сведений из базы данных лиц, разыскиваемых правоохранительными органами Республики Крым и г. Севастополя; 2) отказ компетентными органами иностранных государств в выдаче разысканных лиц по уголовным делам, находящимся в производстве органов предварительного расследования и судов Республики Крым и г. Севастополя. Генеральный секретариат Интерпола аргументирует свою позицию тем, что вовлечение организации в запросы о сотрудничестве полиции касательно Крыма негативно влияет на нейтралитет данной организации и противоречит задачам и принципам, закрепленным в ст. 3 Устава Интерпола.

По результатам проведенного исследования предложены некоторые направления в решении проблем международного розыска лиц по делам о преступлениях, совершенных на территории Республики Крым и г. Севастополя, в рамках которых предусмотрены конкретные мероприятия.

Среди возможных направлений в решении указанных проблем определены следующие.

1. Дополнительные меры совершенствования организации деятельности российских правоохранительных органов по осуществлению международного розыска лиц по делам о преступлениях, совершенных на территории Республики Крым и г. Севастополя;

2. Мотивирование иностранных партнеров к осуществлению международного розыска лиц по делам о преступлениях, совершенных на территории Республики Крым и г. Севастополя;

3. Использование имеющихся правовых возможностей для осуществления международного розыска лиц по делам о преступлениях, совершенных на территории Республики Крым и г. Севастополя, в

условиях отрицания российской принадлежности Крымского полуострова.

В качестве дополнительных мер совершенствования организации деятельности российских правоохранительных органов по осуществлению международного розыска лиц по делам о преступлениях, совершенных на территории Республики Крым и г. Севастополя, могут быть предложены:

— отдельный учет всех случаев объявления в международный розыск лиц по делам о преступлениях, совершенных на территории Республики Крым и г. Севастополя, а также запросов о выдаче лиц, разыскиваемых правоохранительными органами Крыма;

— совершенствование организации работы и обмена информацией;

— восстановление в базе данных Генерального секретариата Интерпола удаленных сведений на лиц, объявленных в международный розыск правоохранительными органами Республики Крым и г. Севастополя.

Мотивирование иностранных партнеров к осуществлению международного розыска лиц по делам о преступлениях, совершенных на территории Республики Крым и г. Севастополя, предполагает следующие мероприятия:

— формирование прецедентов в международных судебных учреждениях;

— позиционирование обращений европейских стран с официальными запросами о выдаче в Генеральную прокуратуру РФ в отношении лиц, задержанных в Республике Крым и г. Севастополе, как подтверждение легитимности правоохранительных органов РФ на территории Крымского полуострова;

— использование практики выдачи из России для уголовного преследования лиц, установленных или задержанных на территории Республики Крым и г. Севастополя, в качестве основы решения вопросов с выдачей в Россию лиц, объявленных в международный розыск правоохранительными органами указанных субъектов рф.

Использование имеющихся правовых возможностей для осуществления международного розыска лиц по делам о преступлениях, совершенных на территории Республики Крым и г. Севастополя, в условиях отрицания российской принадлежности Крымского полуострова, предполагает, в частности:

— работу с потерпевшими по уголовным делам;

— направление в компетентные органы иностранных государств запросов о задержании в соответствии со ст. 16 Европейской конвенции о выдаче 1957 г.;

— передачу уголовных дел из производства правоохранительных органов Крыма в другие субъекты РФ.

В частности, в отношениях с германскими коллегами существует практика изменения территориальной подследственности расследуемого уголовного дела в случаях, когда изначально производство по такому делу проводилось правоохранительными органами Северо-Кавказского федерального округа. После изменения следственного органа и передачи расследования в другой федеральный округ, германской стороной принимались решения об удовлетворении российских запросов о выдаче.

**Проблемы прекращения розыска в отношении лиц, преследуемых, как считает Интерпол, по политическим мотивам.** По данным Генеральной прокуратуры РФ, все большее количество запросов российской стороны об объявлении в международный розыск отклоняются органами Интерпола до принятия решения о включении информации о розыске обвиняемых (осужденных) в базу данных Организации по основаниям политической мотивированности.

Так, например, на заседании комиссии Интерпола по контролю за файлами было решено, что уголовное преследование Невзлина в России носило «преимущественно политический характер». На этом основании генеральному секретариату Интерпола было рекомендовано удалить всю информацию о бизнесмене, что и было сделано: Генеральный секретариат уведомил представителей Невзлина и все национальные центральные бюро Интерпола в 190 странах, что имя бизнесмена вычеркнуто из «красного циркуляра» [3].

Аналогичное решение было принято в отношении братьев Ананьевых. Международная организация уголовной полиции (Интерпол) удалила из своих розыскных баз сведения о бывших совладельцах российского Промсвязьбанка — братьях Алексее и Дмитрии Ананьевых, которых в России обвинили в крупных хищениях. В начале ноября этого года комиссия Интерпола по контролю за файлами изучила жалобу адвокатов Ананьевых, которые настаивали на политической подоплеке уголовного преследования финансистов, и согласилась с доводами защиты [2].

Весьма показательна в этом отношении ситуация с Уильямом Браудером. В апреле 2013 г. российское бюро Интерпола передало в Генеральный секретариат документы на установление местонахождения Браудера. 24 мая 2013 г. Генеральный секретариат Интерпола сообщил, что считает запрос России в отношении Браудера политически мотивированным и удалил всю информацию о нем из своих архивов. 26 июля 2013 г., несмотря на майское решение комиссии Интерпола, российское бюро отправило запрос об объявлении Браудера в международный розыск. Интерпол немедленно отклонил запрос России, напомнив, что ранее уже признал это дело политическим. 22 октября 2017 г. Россия в одностороннем порядке поместила Уильяма Браудера в список розыска Интерпола. 30 мая 2018 г. У. Браудер сообщил в своем Твиттере, что был задержан испанской полицией в Мадриде по запросу России в Интерпол.30 мая 2018 г. Интерпол в своем Твиттере сообщил, что международный ордер на арест британского финансиста Уильяма Браудера не существует и никогда не существовал, и он не разыскивается по каналам Интерпола [9].

Отказ Интерпола в розыске по политическим мотивам основывается на том, что в соответствии со ст. 3 Устава Интерпола Организации категорически запрещается осуществлять какое-либо вмешательство или деятельность политического, военного, религиозного или расового характера. Политическое преследование запрещается еще на стадии объявления в международный розыск. Но, если Генеральный Секретариат Интерпола не признает наличие указанного обстоятельства по общепринятым правилам, то у лица есть второй шанс, что запрашиваемая страна все же признает политические мотивы экстрадиции. При этом, «беглец» даже может повлиять на это решение, предоставив собственные доказательства и аргументы. Таким образом, многочисленные препятствия для экстрадиции могут быть не только следствием ошибок страны, запрашивающей выдачу лица, но и результатом осуществленных действий в свою защиту запрашиваемого лица и его адвоката [6].

Адвокаты и сами фигуранты уголовных дел обращаются в Интерпол с заявлением о якобы политической мотивированности розыска и просят удалить сведения из базы данных Организации по указанной причине. Прекращение в подобных случаях розыска Генеральным секретариатом Интерпола в одностороннем порядке стало одним из

проблемных вопросов организации работы по международному розыску обвиняемых и осужденных лиц.

С целью решения данной проблемы представляется необходимым продолжать прикладывать усилия к тому, чтобы изменить позицию Генерального секретариата Интерпола об исключении соответствующих сведений из баз международного розыска по политическим мотивам, направлять с этой целью новые запросы, обоснованные дополнительными данными. В подтверждение обоснованности такого предложения приведем следующие факты.

22 июня 2017 г. состоялась встреча Генерального прокурора РФ с Генеральным секретарем Интерпола, на которой основным вопросом стало обсуждение перспектив возобновления розыска по каналам Интерпола лиц, объявленных в международный розыск российскими правоохранительными органами, по которым приняты необоснованные решения об их исключении из баз данных Интерпола со ссылкой на политическую составляющую решений об их уголовном преследовании.

В апреле 2019 г. Генеральная прокуратура РФ отправила в Интерпол новые материалы по делу Браудера, в том числе по новому уголовному делу в отношении финансиста Уильяма Браудера. Среди документов по делу Браудера, отправленных в комиссию Интерпола по контролю за файлами, — последние судебные решения, в том числе апелляционной инстанции, документы о возбуждении уголовного дела о создании преступного сообщества (ст. 210 УК РФ) [1].

Остается актуальной **проблема применения ст. 99 Правил Интерпола** по обработке данных 2011 г. (в ред. 2019 г.) (далее — Правила Интерпола), устанавливающей порядок (тираж) уведомлений в виде диффузии. Дело в том, что Правила Интерпола предусматривают наряду с известной системой уведомлений Интерпола, которая в соответствии со ст. 73 Правил состоит из набора уведомлений с цветовой кодировкой (красные уведомления, синие уведомления, зеленые уведомления и т.д.), и так называемые диффузии, обозначенные в ст. 97 Правил Интерпола как *Diffusions system*, в буквальном переводе с английского — распространения. Диффузия («распространение») по своим свойствам практически равносильна «уведомлению» — (карточке) с «красным углом», но имеет существенное отличие, поскольку передается двухканальной связью от одной страны к другой без надлежащей проверки такого сообщения со стороны Генерального секретариата [4].

Как и запрос с красным углом, диффузия является запросом о сотрудничестве, исходящим от НЦБ Интерпола одного из государств в адрес других государств-членов Интерпола. Как и запрос с «красным углом», диффузия может служить в качестве запроса об установлении места нахождения и ареста лица с целью его экстрадиции. Диффузии, таким образом, могут играть ту же роль, что и запросы «с красным углом» и иметь те же последствия. В отличие от запросов «с красным углом» диффузии могут быть размещены в базах данных Интерпола без какой-либо предварительной проверки со стороны Генерального секретариата Интерпола. При этом государства вправе сами выбирать, воспользоваться ли им в том или ином конкретном случае запросом «с красным углом» или диффузией [8].

В соответствии со ст. 99 Правил Интерпола Национальное центральное бюро или международная организация должны использовать диффузии (распространение), а не уведомление, если:

(a) они желают ограничить распространение своего запроса о сотрудничестве или предупреждения среди выбранных национальных центральных бюро или международных организаций;

(b) они желают ограничить доступ к данным, содержащимся в их запросе о сотрудничестве или предупреждении ограниченному количеству национальных центральных бюро или международных организаций;

(c) их запрос не оправдывает или не соответствует требованиям для публикации уведомления.

Как отмечается в Справке Главного управления международно-правового сотрудничества Генеральной прокуратуры Российской Федерации по организации международного розыска скрывшихся обвиняемых и осужденных, разыскиваемых российскими и зарубежными правоохранительными органами за 2019 г. (март 2020 г.) [7], ст. 99 Правил Интерпола стала активно использоваться для наложения страной-инициатором розыска лица ограничений на доступ к информации в базе данных Организации. В частности, США и иные государства неоднократно использовали этот механизм в целях сокрытия от российской стороны фактов объявления в международный розыск российских граждан.

С целью исключения подобных случаев представляется необходимым внести изменения в ст. 99 Инструкции Интерпола, предусмотрев

в ней, в частности, необходимость направления диффузии в НЦБ Интерпола того государства, гражданин которого объявляется таким образом в международный розыск. Подобное предложение активно продвигается Главным управлением международно-правового сотрудничества Генеральной прокуратуры РФ, НЦБ Интерпола МВД России планирует вынести данный вопрос на обсуждение Комитета Интерпола по обработке информации.

**Литература**


1. Генпрокуратура РФ отправила в Интерпол новые материалы по делу Браудера // Интерфакс // https://www.interfax.ru/russia/657573

2. Интерпол отказался разыскивать бывших совладельцев Промсвязьбанка // DW// https://www.dw.com/ru/interpol-otkazalsja-razyskivat-bratev-ananevyh/a-55820344 (дата обращения: 8 декабря 2020 г.).

3. Интерпол прекратил розыск Леонида Невзлина // DW // https://www.dw.com/ru/интерпол-прекратил-розыск-леонида-невзлина/a-19481439 (дата обращения: 8 декабря 2020 г.).

4. Коноваленко, Д. Режимное предприятие // Pravo. Юридическая практика. № 7 (1156). 2020 // https://pravo.ua/articles/rezhimnoe-predprijatie/

5. МВД России вновь обратилось в Интерпол с запросом на розыск Уильяма Браудера // Znak // https://www.znak.com/2019-04-09/mvd_rossii_vnov_obratilos_v_interpol_s_zaprosom_na_rozysk_uilyama_braudera (дата обращения: 8 декабря 2020 г.).

6. Просянюк, О. Бессилие международного розыска или доставка преступников з-за границы не работает! (на рус. Языке) // AverLex / О. Просянюк, А. Фозекош // http://averlex.com.ua/blog/bessilie-mejdynarodnogo-roziska-ili-dostavka-prestypnikov-z-za-granitsi-ne-rabotaet (дата обращения: 8 декабря 2020 г.).

7. Справка Главного управления международно-правового сотрудничества Генеральной прокуратуры Российской Федерации по организации международного розыска скрывшихся обвиняемых и осужденных, разыскиваемых российскими и зарубежными правоохранительными органами за 2019 год (март 2020 г.) // Архив Главного управления международно-правового сотрудничества Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2020.

8. Часто задаваемые вопросы (FAQ) // RedNoticeAbuseReport // https://rednoticeabuse.com/ru/faq/ (дата обращения: 8 декабря 2020 г.).

9.https://ru.wikipedia.org/wiki/Браудер,_Уильям#Обращения_российских_правоохранительных_органов_в_Интерпол (дата обращения: 8 декабря 2020 г.).

**Тимонина Ирина Владимировна,**
кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права, история права и международное право» Юридического института Российского университета транспорта

# Особенности правового регулирования трудовых отношений на транспортных предприятиях в период пандемии COVID-19

*Аннотация*. Автор рассматривает особенности правового регулирования трудовых отношений на транспортных предприятияхв условиях пандемии COVID-19. В статье рассматриваются вопросы, касающиеся специфики правового регулирования труда работников транспорта: особенности заключения трудовых договоров, режим труда и отдыха, дисциплинарная ответственность в чрезвычайной ситуации. Автор анализирует особенности и специфику работы транспортных организаций в период пандемии и в иных сложных ситуациях для обеспечения безопасности транспортной отрасли. В статье обращается внимание на специфику и особенности труда работников, работа которых связана с движением транспортных средств, их личную специальную дисциплинарную ответственность. Автор обосновывает необходимость предъявления работодателями повышенных требований к нанимаемым работникам и указывает на важность медицинских осмотров. В статье сделаны выводы относительно четкого соблюдения сторонами трудового законодательства и правил охраны труда; жесткого контроля состояния здоровья, режима труда и отдыха работников в целях обеспечения безопасной работы транспортных организаций, и недопущения аварийных и опасных ситуаций на объектах транспорта.

*Ключевые слова:* труд, трудовой договор, пандемия COVID-19, трудовое законодательство, трудовые отношения, чрезвычайные ситуации, правовое регулирование трудовых отношений, работодатель, работник, режим труда и отдыха, дисциплинарная ответственность, специфика условий труда.

**Irina V. Timonina**,
PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Theory of Law, History of Law and International Law, Law Institute of the Russian University of Transport

# Features of the legal regulation of labor relations at transport enterprises during the COVID-19 pandemic

*Abstract*. The author examines the features of the legal regulation of labor relations at transport enterprises in the context of the COVID-19 pandemic. The article discusses issues related to the specifics of the legal regulation of the labor of transport workers: the specifics of concluding labor contracts, the mode of work and rest, disciplinary responsibility in an emergency. The author analyzes the features and specifics of the work of transport organizations during a pandemic and in other difficult situations to ensure the safety of the transport industry.

*Keywords*: labor, employment contract, COVID-19 pandemic, labor legislation, labor relations, emergencies, legal regulation of labor relations, employer, employee, work and rest regime, disciplinary liability, specifics of working conditions.

Стандарты Международной организации труда (МОТ) регулируют трудовые отношения работников, в том числе и транспортных организаций, положения которых отражены в трудовом законодательстве России.

Необходимо отметить, что правовое регулирование трудовых отношений на транспорте имеет свои особенности, поэтому специфика работы различных отраслей транспорта, в том числе, авиационного и железнодорожного, регулируется не только федеральным трудовым законодательством, но и отраслевой нормативной базой. В настоящее время, вследствие пандемии коронавируса, в некоторой мере изменился механизм трудовых отношений на транспортных предприятиях.

Законодательство устанавливает общие требования для работников транспорта, но специфика вида деятельности и чрезвычайная ситуация вносит свои коррективы и требует специального регулирования труда работников транспорта для обеспечения безопасности движения.

Государство устанавливает для работников, чья деятельность связана с движением транспортных средств, повышенные требования в отношении состояния здоровья, профессиональной подготовки, дисциплины труда, особенно в период эпидемии, так как транспортные средства относятся к источникам повышенной опасности.

Особенности правового регулирования трудовых отношений на транспортных предприятиях зависит от специфики работы любого вида транспорта и профессии (должности) работника.

Но, на весь период карантина, все работники транспортных организаций старше 65 лет переводятся на дистанционную работу (работ-

ники бухгалтерии, отдела кадров, юридических служб и т.д.). Если работа такого лица связана с вождением транспортных средств, их ремонтом и т.п., то такие работник отправляется на самоизоляцию, несмотря на нормальное состояние здоровья, и положительное заключение медицинской комиссии в целях охраны их здоровья.

Как показывает практика, в период пандемии кадровые службы на предприятиях транспорта редко заключают трудовые договоры и только в исключительных случаях берут на работу новых сотрудников.

Но и в этих случаях договоры заключаются исключительно с гражданами, обладающими трудовой правосубъектностью, достигшими определенного возраста и не старше 65 лет.

Кроме того, к работникам транспорта предъявляются особые требования в виде специальных документов (удостоверений, сертификатов и т.д.) и имеющихся профессиональных навыков зависимости от характера работы, а также, в связи со сложившейся ситуацией, анализ на отсутствие заболевания коронавирусом.

Следует отметить, что для работников транспорта законодательством установлены не только специальные требования, но и ограничения, связанные со спецификой их деятельности и в зависимости от значимости выполняемой работы, особенно при чрезвычайных обстоятельствах.

Поэтому во избежание возникновения в дальнейшем трудовых споров, и в зависимости от установленных законом требований, предъявляемых к работникам, сторонам трудового договора необходимо при его заключении, конкретизировать все содержащиеся в нем условия, что, поможет субъектам в полной мере реализовать свои трудовые права.

Специальными нормативными актами регулируется не только специфика работы предприятий транспорта, но и условия режима труда и отдыха работников, порядок их привлечения к дисциплинарной ответственности.

Повышенные требования, особенно в период пандемии, предъявляемые к вышеуказанным работникам, связаны с исполнением ими трудовых обязанностей в целях обеспечения безопасности пассажиров, и наиболее эффективной работы предприятий транспорта.

Глава 51 Трудового кодекса РФ обязывает работников, чья работа связана с движением транспортных средств, пройти профессиональ-

ный отбор и профессиональное обучение, а перед заключением трудового договора проходить предварительный медицинский осмотр (например, машинистов электропоездов и их помощников, диспетчеров и других работников).

И в последующем всем принятым работникам необходимо проходить обязательные периодические и досрочные (если этого требуют особые условия труда) медицинские осмотры, которые проводятся врачебно-экспертными комиссиями в учреждениях системы здравоохранения Министерства транспорта России.

Следует отметить, что трудовой договор с работником не может быть оформлен без предоставления документов, подтверждающих наличие у лица специальных знаний, соответствующей квалификации.

Отсутствие требуемых документов исключает возможность заключения трудового договора и работы в качестве специалиста, связанного с управлением транспортными средствами.

Поэтому, в период пандемии, в первую очередь, к работе, связанной с движением транспорта, привлекаются лица, имеющие большой опыт работы и обладающие определенными профессиональными навыками.

В настоящее время, в связи с пандемией, потенциальные работники проходят жесткий отбор с учетом их высокой профессиональной подготовки, психического здоровья и стрессоустойчивости в сложных условиях работы.

В целях безопасности перевозок пассажиров и грузов постановлением Правительства РФ утверждены правила прохождения обязательного психиатрического освидетельствования работниками, которые должны неукоснительно соблюдаться.

Поэтому, в настоящий сложный период времени работодатели и учреждения здравоохранения ужесточили контроль за прохождением периодических медицинских осмотров работниками, деятельность которых напрямую связана с движением транспортных средств. То есть особое внимание уделяется не только физическому, но и психическому состоянию здоровья работника при его допуске к управлению транспортным средством, а сам осмотр не должен носить фиктивный характер.

Необходимость и важность такого подхода обусловлена ситуацией, вызванной заболеванием коронавирусом в течение последних десяти месяцев 2020 г.

Работники транспортных организаций также, в обязательном порядке, должны проходить профессиональную подготовку и переподготовку в установленном законом порядке в целях повышения профессионализма, и получения новых знаний, необходимых для работы в сложных условиях.

Работодатели на предприятиях транспорта обязаны следить за режимом труда и отдыха работников, особенно в условиях чрезвычайной ситуации, для обеспечения транспортной безопасности и сохранения жизни и здоровья работников в процессе труда и окружающих их лиц. Из этого следует, что сокращение продолжительности отдыха работников транспорта может иметь временный характер и допускаться только в исключительных случаях (например, авария, пандемия и другие чрезвычайные обстоятельства).

В целях соблюдения техники безопасности, администрация транспортных предприятий должна соблюдать правила по охране труда и нормы трудового законодательства, налагать дисциплинарную ответственность за их нарушение.

Статья 330 Трудового кодекса РФ определяет, что положения (уставы) о дисциплине работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, утверждаются федеральными законами, но уставы и положения о дисциплине для отдельных категорий работников, в соответствии с ч. 5 ст. 189 Трудового кодекса РФ, утверждаются Правительством РФ в соответствии с федеральными законами.

Понятно, что введение уставов и положений о дисциплине обусловлено спецификой условий труда работников транспорта и повышенными требованиями к ним. Но при регулировании трудовых отношений работников транспортных организаций имеет место дифференциация ответственности, обусловленная такой спецификой.

Положения действующих уставов о дисциплине распространяются только работников транспорта и направлены на укрепление трудовой дисциплины на транспортных предприятиях и повышение техники безопасности выполняемых работ.

Однако каждый вид дисциплинарной ответственности обладает и своей спецификой, отличаясь от других по кругу работников, на которых может быть наложена дисциплинарная ответственность, по видам применяемых мер дисциплинарных взысканий, по органам, налагающим дисциплинарные взыскания, по порядку и срокам обжалования взысканий.

Поэтому соблюдение дисциплины труда работниками транспорта и их специальная дисциплинарная ответственность, которая предусматривает особую личную повышенную ответственность работников транспорта, особенно в период пандемии COVID-19, является основной безопасной работы транспортных предприятий.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что в период пандемии работодатели транспортных предприятий обязаны жестко соблюдать правила приема граждан на работу и заключения трудовых договоров; улучшать условия труда работников; контролировать их состояние здоровья, режим труда и отдыха в целях обеспечения транспортной безопасности.

**Химич Татьяна Михайловна,**
кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права, история права и международное право» Юридического института Российского университета транспорта

**Асриянц Ваграм Владимирович,**
магистрант Юридического института Российского университета транспорта

## Европейский опыт правового регулирования высокоскоростного железнодорожного сообщения: теоретический аспект

*Аннотация.* Появление и развитие высокоскоростного транспорта — это дополнительный импульс социально-экономического развития страны. В настоящее время есть несколько подходов к правовому регулированию высокоскоростного железнодорожного сообщения. Как правило, они сводятся к принятию отдельного закона (акта, директивы), регулирующего высокоско-

ростное сообщение, или в принятии многочисленных изменений и дополнений в уже действующую базу, регулирующую железнодорожное сообщение в целом. При этом в настоящее время всего несколько стран имеют высокоскоростные линии (или приближенные к ним по характеристикам линии железнодорожного транспорта). Соответственно, моделей правого регулирования можно выявить немного. В настоящей статье рассмотрены и критически оценены на предмет эффективности модели правового регулирования высокоскоростного железнодорожного сообщения, принятые в европейских странах.

*Ключевые слова:* высокоскоростной транспорт, высокоскоростное железнодорожное сообщение, международные перевозки.

**Tatyana M. Himich**,
Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department «Theory of Law, History of Law and International Law» Law Institute of the Russian University of Transport

**Asriyants Vahram Vladimirovich,**
Master's student of the Law Institute of the Russian University of Transport

## European experience in the legal regulation of high-speed rail transport: a theoretical aspect

*Abstract*. The emergence and development of high-speed transport is an additional impetus to the country's socio-economic development. There are several approaches to the legal regulation of high-speed rail services. They boil down to the adoption of a separate law regulating high-speed communication, or the adoption of numerous changes and additions to the existing base. At the same time, at present, only a few countries have high-speed lines (or railway lines close to them). Considered and critically assessed for the effectiveness of the model of legal regulation of high-speed railway communication, adopted in European countries.

*Keywords*: high-speed transport, high-speed railway communication, international transport.

Железнодорожное сообщение, в целом, имеет важнейшее значение для единой Европы — от состояния и качества работы железнодорожного транспорта во многом зависят перспективы дальнейшего

развития внешнеторговых связей и интеграции национальной экономики [4].

При этом, как важнейшее условие развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в ЕС, выступает необходимость синхронного развития сети железных дорог с развитием промышленного потенциала как внутри страны, так и торгово-экономических отношений со странами-партнерами по ЕС.

Многолетний опыт функционирования рынка международных перевозок показывает, что чем проще процедуры пересечения границ, тем эффективнее развиваются транспортно-экономические связи между государствами. Без адекватного нормативно-правового регулирования данное развитие невозможно.

Понимание этого (не только по отношению к высокоскоростному ж/д сообщению, но и по отношению к ж/д сообщению в целом) пришло еще в конце 1980 годов. В этот период развития ЕС интеграция европейских железных дорог (обозначенная как одна из целей инфраструктурного развития ЕС) в единую сеть осложнялась различиями в системах электрификации; сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ); габаритах подвижного состава и приближения строений; конструкции сцепных устройств в каждой отдельно взятой стране.

Несовместимость различных систем обеспечения движения поездов стала серьезным препятствием на пути создания единой европейской сети железных дорог. Решение этих вопросов без единых подходов к их регулированию было невозможно. К тому же, в этот период в Европе начал бурно развиваться скоростной железнодорожный транспорт.

Сначала составы, следующие по международным линиям (*Eurostar, Thalys*), пытались строить по стандартам различных государств — членов ЕС [2, с. 43]. 4 и 5 декабря 1989 г. рабочая группа, состоящая из министров транспорта европейских государств, утвердила генеральный план развития скоростных железных дорог в Европе.

17 декабря 1990 г. Европейский совет одобрил этот проект, и 29 июля 1991 г. была принята резолюция 91/440/ЕЕС, согласно которой предполагалось создание единой системы управления движением поездов.

Стандартизацию завершили компании-производители подвижного состава и устройств автоматики: *Alstom, Ansaldo, Bombardier,*

*Invensys, Siemens* и *Thales*, которые совместно образовали союз производителей систем безопасности (*UNISIG*).

Проектирование *ETCS* завершилось в 1999 г. В том же году система была впервые применена на линии Будапешт — Вена.

В 1990-е гг. были также приняты первые документы, посвященные регулированию высокоскоростного железнодорожного сообщения. Это:

— Директива 96/48/ЕС по высокоскоростному движению поездов со скоростями до 350 км/ч;

— Приложения к Директиве 96/48/ЕС по подсистемам Инфраструктура Подвижной состав Оперативное управление и сигнализация Энергоснабжение Эксплуатация Техническое обслуживание.

Данные документы содержали в основном технические условия функционирования данного вида сообщения.

В 2001 г. Европейский парламент утвердил директивой 2001/16/ЕС ряд мер по постепенной унификации всей сети европейских железных дорог и обеспечению совместимости железных дорог, оборудованных и не оборудованных *ETCS*.

В 2002 г. Европейская комиссия приняла *ETCS* как обязательную на скоростных железных дорогах, а с 2004 г. на всех трансъевропейских железнодорожных коридорах. Швейцария, не являющаяся членом Европейского Союза, приняла для обеспечения безопасности движения поездов на своих железных дорогах руководящие документы единой Европы.

В этот же период разрабатывается и принимается т.н. «Первый пакет мер в области железнодорожного транспорта», который включал три директивы (2001/12/ЕС, 2001/13/ЕС и 2001/14/ЕС), в которые были внесены существенные поправки в 2004 г. (второй пакет) и в 2007 г. (третий пакет).

В этот же период принимаются — технические стандарты совместимости Европейских железнодорожных систем (*TSI —Technical Standardsof Interoperability*). Они были разработаны Европейским железнодорожным агентством для обеспечения эксплуатационной совместимости всех трансъевропейских железных дорог.

Среди специальных *TSI* для высокоскоростного железнодорожного сообщения можно назвать: «Инфраструктура» (2008/217/ЕС); «Подвижной состав» (2008/232/ЕС); «Энергоснабжение» (2008/232/ЕС);

«Системы управления и контроля и сигнализации» (2006/860/ЕС); «Техническое обслуживание и эксплуатация» (2008/231/ЕС); «Безопасность в железнодорожных тоннеля» (2008/163/ЕС); «Обеспечение мобильности людей с ограниченными возможностями» (2008/164/ЕС) [1].

Цель принятия этих «пакетов» состояла в оживлении сектора железнодорожных перевозок (все еще остававшегося в значительной степени в руках государственных монополий, функционировавших на собственных национальных рынках) путем постепенного внедрения конкуренции на общеевропейском уровне.

Рынок грузовых железнодорожных перевозок был полностью открыт с 2007 г., а международных пассажирских перевозок — с января 2010 г.

После 2010 г. началась работа по разработке так называемого «четвертого пакета». Целями этой работы, стали:

— во-первых, упрощение и сведение воедино законодательных норм («кодификация») посредством объединения всех трех действующих директив и последующих поправок к ним (в общей сложности девяти директив, одного постановления и двух актов о присоединении);

— во-вторых, курс на модернизацию законодательства и урегулирование ситуации в основных проблемных областях, обозначившихся на рынке за последние десять лет.

В этот период, для рынка железнодорожных перевозок ЕС стали характерны три основные проблемы:

а) низкий уровень конкуренции из-за недостаточно четко выраженных условий доступа к рынку, от чего выигрывают уже закрепившиеся на рынке компании;

б) неэффективный надзор за нормативно-правовым соответствием со стороны национальных органов, которые зачастую в достаточной степени не обладают независимостью, компетенцией и полномочиями;

в) низкий уровень государственных и частных инвестиций; по мере ухудшения качества инфраструктуры во многих государствах-членах из-за недостаточного финансирования капиталовложения в железнодорожные перевозки теряют привлекательность как для уже закрепившихся на рынке, так и для новых операторов.

Работа над «четвертым пакетом» мер в сфере железнодорожного транспорта — это:

1) во-первых, упрощение и сведение воедино законодательных норм («кодификации») посредством объединения всех трех действующих директив и последующих поправок к ним (в общей сложности девяти директив, одного постановления и двух актов о присоединении) с устранением перекрестных ссылок и согласованием терминологии;

2) во-вторых, уточнение действующих положений (в частности, решение проблем, связанных с толкованиями различных государств-членов) и приведение их в соответствие с эволюцией рынка за последние десять лет для урегулирования ситуации в основных проблемных областях с использованием опыта, накопленного за последние десять лет.

Четвертый нормативный пакет по железнодорожному транспорту состоит из шести законодательных предложений, условно сгруппированных в «техническую часть» и «рыночную часть».

В техническую часть входят:

— предложение о переработке директивы об эксплуатационной совместимости 2008/57;

— предложение о переработке директивы о безопасности 2004/49;

— предложение о переработке Регламента о европейском железнодорожном агентстве (ЕК) 881/2004.

В рыночную часть входят:

— предложение о внесении поправок в директиву 2012/34 (переработке) о создании единого европейского железнодорожного пространства для открытия рынка внутренних пассажирских железнодорожных перевозок и управления железнодорожной инфраструктурой;

— предложение о внесении поправок в Регламент 1370/2007 об открытии рынка внутренних пассажирских железнодорожных перевозок;

— предложение об отмене Регламента 1192/69 о нормализации отчетности предприятий железнодорожного транспорта. Это устаревший Регламент, призванный компенсировать некоторым железнодорожным предприятиям ряд обязательств по предоставлению услуг общественного транспорта.

Данный Регламент перестал быть совместимым с правилами оказания государственной помощи и приводит к дискриминации отдель-

ных железнодорожных предприятий, поскольку на поддержку имеют право лишь несколько отдельно назначенных предприятий. Большую часть поддержки можно оказывать посредством других правовых инструментов.

Отмечается, что на пути завершения создания единого европейского железнодорожного пространства остаются следующие препятствия [3]:

— отсутствуют полные гарантии эксплуатационной совместимости, технические правила и правила безопасности неоправданно сложны, а процедуры − затратны;

— управление инфраструктурой не оптимизировано, а управляющие инфраструктурой не имеют автономии, необходимой для обеспечения справедливого доступа к инфраструктуре;

— для конкуренции открыты только грузовые и международные пассажирские перевозки, значительная часть внутреннего рынка железнодорожного транспорта остается в национальной монополии;

— государственные контракты на железнодорожные перевозки присуждаются напрямую, без обеспечения транспарентности и не дискриминации.

В докладе к «четвертому пакету» отмечается, что низкая эффективность и качество отдельных железнодорожных услуг обусловлены главным образом низким уровнем конкуренции, наблюдающимся искажением рыночного равновесия и сохранением неоптимальных структур.

В четвертом пакете мер в области железнодорожного транспорта, предусматривающем использование комплексного подхода, решаются такие вопросы, как продолжительные и высокозатратные процедуры, барьеры для доступа новых компаний и различия в правилах доступа к рынку.

Инициативы, содержащиеся в данном пакете, дополняют друг друга: все они направлены на создание более эффективного и ориентированного на запросы клиентов сектора, а также на повышение относительной привлекательности железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

Все эти меры содействуют доступу на этот рынок новых компаний. Общее воздействие индивидуальных инициатив позволит достичь синергетического эффекта.

Оперативность открытия рынков де-юре зависит от создания и эффективного использования таких «базовых условий», как недискриминационный доступ к инфраструктуре, адекватному подвижному составу, станциям или к распределению ниток движения, включая управление движением.

Для достижения успеха в усилиях по обеспечению открытости рынка необходимо сохранить эффект сетевой выгоды. Одни базовые условия будут обеспечены в контексте инициатив, связанных с открытием рынка внутренних пассажирских железнодорожных перевозок, а другие − посредством более совершенного управления инфраструктурой.

В целях снижения барьеров для доступа новых компаний синергетический эффект предполагается достичь на основе уменьшения дискриминации в доступе к инфраструктуре и упрощения процедур выдачи свидетельств безопасности для железнодорожных предприятий, а также разрешений на поставки транспортных средств на рынок

Для решения этого в четвертом нормативном пакете по железнодорожному транспорту предлагается:

— ликвидировать сохраняющиеся административные и технические барьеры, в частности посредством принятия общего подхода к правилам безопасности и эксплуатационной совместимости и расширения компетенции Европейского железнодорожного агентства;

— открыть внутренний рынок железнодорожных пассажирских перевозок для конкурентов, включая обязательный конкурсный отбор подрядчиков для выполнения государственных контрактов на пассажирские перевозки;

— укрепить независимость управляющих инфраструктурой с тем, чтобы обеспечить справедливый и недискриминационный доступ новых участников к железнодорожной инфраструктуре.

Это особенно актуально в тех случаях, когда управляющие инфраструктурой входят в вертикально интегрированные предприятия.

В результате большой подготовительной работы принимается директива 2012/34/EU, которая содержит ряд положений, призванных содействовать достижению этой цели, т.е. расширению компетенции и повышению требований к независимости.

Кроме того, директива 2012/34/EU содержит ряд положений, направленных на обеспечение сотрудничества между регулирующи-

ми органами с тем, чтобы гарантировать наиболее эффективное и последовательное выполнение положений, касающихся доступа к рынку железнодорожных перевозок на всей территории ЕС.

Многостороннее сотрудничество включает в себя проведение регулярных совещаний для обмена информацией о практике принятия решений, а также об основных вопросах процедурах и проблемах транспонирования права Европейского союза в контексте Европейской сети органов регулирования железнодорожных перевозок, которые собираются три раза в год. Кроме того, регулирующие органы приняли меры для обеспечения эффективного сотрудничества в контексте грузовых железнодорожных транспортных коридоров (например, соглашение о сотрудничестве регулирующих органов вдоль коридора).

Помимо этого, значительное число органов регулирования железнодорожных перевозок в ЕС, входящих в группу независимых регулирующих органов сектора железных дорог, осуществляют совместный мониторинг рыночной активности.

В целом, в ЕС пошли по пути отказа от единого акта, регулирующего высокоскоростное железнодорожное сообщение. В настоящее время в ЕС существует обширная база регулирования железнодорожного транспорта в целом и высокоскоростного сообщения в частности (в основном единые технические стандарты).

**Литература**

1. Головаш, А. Н. Оценка стратегий и направлений по обеспечению безопасности и надежности железнодорожного транспорта в Европе / А. Н. Головаш, Н. Б. Куршакова, Д. Э. Тиссен // Проблемы современной экономики. — 2010. — №. 2. — С. 378—382.

2. Гречуха, В. Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта. — Москва : Юстиция, 2016.

3. Европейская железнодорожная реформа // http://1430mm.ru/node/216

4. Харин, М. С. Строительство метрополитена и высшее образование в Москве // Высшее образование в России. — 2007. — № 12. — С. 132—135.

**Гоц Евгения Валентиновна,**
старший преподаватель кафедры «Транспортное право»
Юридического института Российского университета транспорта

## Искусственный интеллект и права человека

*Аннотация*. В статье с использованием методик системно-функционального подхода исследованы правовые основы, организация и порядок применения технологии искусственного интеллекта в условиях цифровизации транспортного комплекса России. В процессе рассмотрения проблем и угроз правам и свободам человека, а также публичным интересам, на основе применения формально-догматического и системно-правового анализа сформулированы отдельные предложения по совершенствованию правовой и организационной основ применения искусственного интеллекта в транспортном комплексе.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, права человека, цифровизация.

**Evgeniya V. Gots**,
Senior Lecturer of the Department of Transport Law of the Law Institute of the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education «Russian University of Transport», Russian Federation

## Artificial intelligence and human rights

*Abstract*. In the article, using the methods of the system-functional approach, the legal foundations, organization and procedure for the application of artificial intelligence technology in the context of the digitalization of the transport complex of Russia are investigated. In the process of considering the problems and threats to human rights and freedoms, as well as public interests, based on the application of formal dogmatic and systemic legal analysis, separate proposals were formulated to improve the legal and organizational framework for the use of artificial intelligence in the transport complex.

*Keywords*: artificial intelligence, human rights, digitalization.

Сегодня уже следует задуматься о том, как новая технологическая реальность отражена в правовой плоскости. Новая электронная, цифровая реальность все больше наступает на традиционное право. Использование искусственного интеллекта становится уже сейчас обыч-

ным явлением в производственно-технологических процессах, банковской деятельности и иных сферах общественной жизни. Обратимся к вопросу о рисках, детерминируемых разработкой, внедрением и распространением технологий и систем искусственного интеллекта.

Н. С. Беляков полагает, что «развитие современных искусственных интеллектуальных систем идет крайне быстрыми темпами и, то, что еще несколько лет назад казалось фантастикой, сейчас вполне реально. Например, в 2014 г. успешно пройден тест Тьюринга. Поэтому, вполне вероятно, что в течение обозримого промежутка времени порог субъективности интеллекта машины и ее творческие и эвристические способности будет все повышаться, пока не сравнится в пределах статистической погрешности, с человеческими» [1, с. 157].

Следует отметить наличие многочисленных рисков, детерминируемых разработкой, внедрением и распространением технологий и систем искусственного интеллекта.

Отдельные авторы указывают, что «существующие в настоящее время модели искусственного интеллекта, увы, пока ограничены и несовершенны. «Интегрального» искусственного интеллекта, воспроизводящего все основные интеллектуальные функции человека, пока нет. На наш взгляд, успешность создания машинного аналога человеческого разума обусловлена не столько развитием инженерно-технической базы, а сколько имеющимися у человечества знаниями о сознании и естественном интеллекте. Проблему можно обозначить так: «Мы не понимаем природу собственного сознания, поэтому не можем создать искусственный интеллект, сравнимый по своим возможностям с человеческим» [2, с. 166].

Так, А. П. Гусев утверждает, что «развитие технологий во всем мире приходит к созданию по большей части интеллектуальных устройств. Однако за развитием понятия «интеллекта» стоят сложные и зачастую эвристические алгоритмы. Они часто ошибаются и зачастую требуют значительных вычислительных ресурсов» [3, с. 87].

Создание искусственного интеллекта скрывает в себе множество проблем, — пишут С. В. Пальмов и А. А. Мифтахова, в числе таковых, по мнению названных авторов, можно выделить: ограниченность ресурсов, недостаточные знания в области искусственного интеллекта, проблема осуществимости это сделать и множество других технических проблем; после создания искусственного интеллекта че-

ловек теряет всяческий интерес к творческому труду; происходит полная деградация человека; из-за множества ресурсов общество может потерять свою структуру и человек обезличится, перестанет развиваться не протяжении своей жизни; имеется риск возникновения ошибок и сбоев в работе искусственного интеллекта [4]. Ряд таких угроз и рисков, нашедших подробное описание в научных работах, является надуманным. Но многие вполне реальны и выделяются вполне обоснованно.

Джерри Фодор когда-то сказал: «Если моя голова наполнена работающими нейрокомпьютерами, то лучше, если бы это кто-то контролировал — лучше всего, если бы это был я сам!» [5, с. 36].

Согласно Стивену Хокингу, «потенциальные выгоды от использования сверхразумного интеллекта огромны. Успех в создании искусственного интеллекта был бы самым большим событием в истории человечества. Но искусственный интеллект будет интенсивно совершенствоваться сам по себе и будет постоянно реконструировать себя. Люди, которые ограничены медленной биологической эволюцией, не смогут конкурировать и будут вытесняться. К сожалению, это может стать концом человечества, если мы не научимся избегать таких рисков» [6].

Уже сегодня, как отмечает И. А. Бессмертный, мы наблюдаем, как благодаря Интернету утрачивает ценность эрудиция человека, поскольку практически любая информация может быть доставлена пользователю в считанные секунды [7, с. 77].

Соответственно, Н. С, Беляков считает правомерным «говорить об искусственном интеллекте, не как о единой ценности, а рассматривать данный феномен как систему ценностей, элементы которой могут иметь как позитивную, так и негативную оценку» [7, с. 226].

Согласно Комиссии по гражданско-правовому регулированию в сфере робототехники Европейского парламента, «в настоящее время человечество стоит на пороге эры, когда все более сложные роботы, боты, андроиды и другие проявления искусственного интеллекта, похоже, готовы развязать новую индустриальную революцию...» Риски, связанные с этими новыми взаимодействиями, должны быть решены в срочном порядке. Необходимо обеспечить, чтобы набор основных фундаментальных ценностей был переведен на каждый этап контактов между роботами, искусственным интеллектом и людьми. В этом

процессе особое внимание следует уделить безопасности человека, неприкосновенности частной жизни, целостности, достоинству и автономности.

Как достаточно высокую специалисты оценивают вероятность достижения в течение нескольких грядущих десятилетий искусственным интеллектом превосходства над человеческим интеллектуальным потенциалом в такой мере, что «при отсутствии у человечества готовности к подобным кардинальным изменениям искусственный интеллект будет представлять угрозу для людей [8, с. 27].

Как сказано в Рекомендации Парламентской Ассамблеи Совета Европы № 2102 (2017) от 28 апреля 2017 г. «Слияние с технологиями, искусственный интеллект и права человека», «сближение между нанотехнологиями, биотехнологиями, формационными технологиями и когнитивными науками, скорости, с которыми внедрение новых технологий выводит таковые на рынок — все это имеет существенные последствия не только для прав человека и способов их осуществления, и для фундаментальной концепции о том, что характеризует человека. Проникающая способность новых технологий и их приложений размывает границы между человеком и машиной, между интерактивными и автономными действиями, между физическим и виртуальным миром, между естественным и искусственным, а также между реальностью и виртуальностью

**Литература**

1. Беляков. Н. С. Проблема искусственного интеллекта Аксиологический аспект // Труды Третьей Международной конференции «Информационные технологии интеллектуальной поддержки принятия решений» (18—21 мая 2015 г. Уфа). — Уфа, 2015.

2. Елхова, О. И. Проблема моделирования самосознания в искусственном интеллекте / О. И. Елхова, Г. А. Елхов // Труды Второй Международной конференции «Интеллектуальные технологии обработки информации и управления» (10—12 ноября 2014, г. Уфа). — Уфа : Изд-во УГАТУ, 2014.

3. Елхова, О. И. Онтологическое содержание виртуальной реальности. — Уфа, 2011.

4. Гусев, А. П. Модель искусственного интеллекта на реляционных множествах // Молодежный научно-технический вестник. — 2013.— № 7.

5. Fodor, J. InCriticalCondition: PolemicalEssaysonCognitiveScience andthePhilosophyofMind, — Cambridge (MA): MITPress, 1998. — P. 17/

Перевод цитат по: Ярыгин, Р. Н. Искусственный интеллект и интеллектуальная компетентность / О. Н. Ярыгин, В. М. Рябова // Балтийский гуманитарный журнал. — 2013. — № 1. — С. 34—36.

6. Stephen Hawking: «Transcendence looks at the implications of at the artificial intelligence — but are we taking AI seriously enough? «[Стивен Хокинг: «Трансценденция смотрит на последствия искусственного интеллекта, но серьезно ли мы относимся к искусственному интеллекту?»] // TheIndependent (UK)

7. Бессмертный, И. А Семантическая паутина и искусственный интеллект // Научно-технический вестник Санкт-Петербургского государственного университета информационных технологий, механики и оптики. — 2009.— № 6.

8. Карцхия, А. А. Искусственный интеллект: «ларец Пандоры» или новая надежда? // Интеллектуальная собственность. Авторское право и смежные права. — 2017. — № 4., — С. 23—30.

**Гришковец Алексей Алексеевич,**
доктор юридических наук, профессор, ведущий научный сотрудник,
сектор административного права и административного процесса

## Государственное регулирование в сфере авиационной промышленности как важный фактор развития воздушного транспорта в современной России (административно-правовые аспекты)

*Аннотация*. В статье рассматривается государственное регулирование в сфере авиационной промышленности. Показана его значимость для развития воздушного транспорта. Проанализирована деятельность Правительства РФ и федеральных органов исполнительной власти в области авиационной промышленности. Показано значение стратегического планирования инновационного развития в сфере авиационной промышленности. Сделан вывод о том, что государственное регулирование в сфере авиационной промышленности является важный фактор развития воздушного транспорта в современной России.

*Ключевые слова:* государственное регулирование, авиационная промышленность, воздушный транспорт, концентрация активов, меры государственной поддержки, стратегическое планирование инновационного развития.

**Aleksey A. Grishkovets**,
doctor of legal Sciences, Professor, leading researcher of the sector
of administrative law and administrative process

# State regulation in the aviation industry as an important factor in the development of air transport in modern Russia (administrative and legal aspects)

*Abstract*. The article is devoted to state regulation in sphere of aircraft industry. The author showed its importance for development of air transport and analysed activity of Russian Government and federal bodies of executive power in sphere aircraft industry. The author showed significance of strategic planning of innovation development in sphere aircraft industry. As a result the author drew a conclusion about state regulation in sphere aircraft industry is important factor of development of air transport in modern Russia.

*Keywords:* state regulation, aircraft industry, air transport, consolidation of assets, measures of state support, strategic planning of innovation development.

Российская Федерация имеет самую большую по площади и протяженности территорию в мире. Многие российские регионы являются отдаленными, а воздушный транспорт — единственно возможный вид транспорта, который связывает их с центром страны. Создание экономически эффективно и надежно функционирующего транспортного комплекса с доступным для основной части населения уровнем пассажирских тарифов в гражданской авиации является важнейшим звеном в цепи мероприятий, направленных на освоение этих территорий. Без этого невозможно обеспечить экономического пространства страны [1, с. 16]. При таком положении очевидно, что развитие воздушного транспорта, поддержание на должном уровне его оснащения воздушными судами должно быть одним из приоритетных направлений политики государства в области развития транспортного комплекса. Обеспечить транспортный комплекс воздушными судами отечественного производства — важная задача авиационной промышленности. Пока на долю отечественных машин приходится не более 25% парка, причем доля относительно современных лайнеров не более 10% [2]. Важность ее тем более повышается в условиях антироссийских санкций стран Запада и их союзников, поскольку немалая часть парка воздушных судов, которые используют

отечественные авиакомпании, иностранного производства. Поэтому, наша страна в данном случае оказывается в зависимости от не слишком дружественных и лояльных партнеров. Следует отметить, что авиационная промышленность — системообразующая отрасль, использующая новейшие достижения науки и техники. По многим направлениям она определяет состояние и вектор развития других секторов экономики. Здесь создаются новые высокие технологии, которые впоследствии, так или иначе, переносятся в другие отрасли. Поэтому для развития отечественной авиационной промышленности значима государственная поддержка, координация ее работы со стороны государства, позволяющая добиться оптимальных результатов при, опять же, оптимальных затратах.

Не будет лишним сказать, что проблема развития авиации затрагивалась на Совместное заседание Госсовета и Совета по стратегическому развитию и нацпроектам, которое состоялось 23 декабря 2020 г. под председательством Президента РФ. В частности, касаясь развития региональной авиации, Глава государства отметил: «У нас сейчас, появляется, наконец, свой региональный самолет (я уже не говорю про то, что мы перенесли из Чехии компетенции и начали производство здесь), турбовинтовой Ил-114» [3]. Данное обстоятельство является убедительным подтверждением того, что важность проблемы развития отечественного авиапрома признается на самом высоком уровне, а значит — имеет хорошие перспективы успешного решения.

Российский авиапром постепенно реформируется. Так, путем образования в 2006 г. открытого акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАО «ОАК») в недавнем прошлом стала осуществляться консолидация активов отечественного авиапрома. В п. 2 Указа Президента Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 140 «Об открытом акционерном обществе “Объединенная авиастроительная корпорация”» в качестве приоритетных направлений деятельности ОАО «ОАК» определено осуществление этим акционерным обществом и его дочерними и зависимыми обществами разработки, производства, реализации, сопровождения эксплуатации, гарантийного и сервисного обслуживания, модернизации, ремонта и утилизации авиационной техники военного и гражданского назначения в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрения новых технологий и разработок в

области самолетостроения. Успешная реализация на этих направлениях в решающей степени зависит от состояния авиационной промышленности. Эти направления сохранились в качестве приоритетных и после того, как Указом Президента РФ от 24 октября 2018 г. № 596 Госкорпорации «Ростех» в качестве имущественного взноса Российской Федерации были переданы 92,31% акций ОАО «ОАК». С 1 марта 2021 г. стартовал процесс объединение авиационных конструкторских бюро и дирекции авиационных программ на одной площадке ОАО «ОАК», что означает с трехзвенной на двухзвенную систему управления, которая во всех других холдингах Госкорпорации «Ростех». Планируется также перенос юридических адресов управляющих компаний в авиапроме по месту нахождения серийных заводов. Это делается, чтобы сократить избыточные управленческие звенья и приблизить менеджмент, который находится в Москве, к реальному производству. Процесс объединения продлится до 2025 г. [4].

Следует сказать, что понятие «авиационная промышленность» имеет нормативное закрепление. В ст. 1 Федерального закона от 9 января 1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» авиационная промышленность определяется как отрасль промышленности, в которой осуществляется разработка, производство, испытание, ремонт и утилизация авиационной техники. При этом авиационная промышленность является составной частью собственно авиации, что также нашло нормативное закрепление в той же ст. 1 указанного Закона. Задача обеспечения инновационного развития авиационной промышленности решается уполномоченными федеральными органами исполнительной власти, которые осуществляют здесь стратегическое планирование.

Федеральный конституционный закон от 6 ноября 2020 г. № 4-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» (ст. 13) относит к общим полномочиям Правительства РФ формирование федеральных целевых программ и обеспечение их реализации. Среди полномочий Правительства РФ в сфере экономики указанный федеральный конституционный закон закрепляет такие полномочия как: осуществление регулирования экономических процессов; прогнозирование социально-экономического развития Российской Федерации, разработка и осуществление программ развития приоритетных отраслей экономики.

Координация работы федеральных органов исполнительной власти по вопросам государственной политики в области авиационной промышленности и выполнения программ развития авиационной промышленности отнесена к компетенции Заместителя Председателя Правительства РФ Ю. И. Борисова. Его работу обеспечивают самостоятельные подразделения Аппарата Правительства РФ — департамент оборонно-промышленного промышленности Правительства Российской Федерации (главным образом, промышленное производство военной авиации) и департамент промышленности Правительства Российской Федерации (авиационная промышленность гражданского назначения). Кроме того, постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2016 г. № 1408 создана Авиационная коллегия при Правительстве РФ, которая является постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованность действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и организаций по созданию благоприятных условий для развития науки и технологий в авиастроении, разработки и, производства, поддержки продаж российских воздушных судов и повышения конкурентоспособности воздушного транспорта России.

В условиях рыночной экономики Правительство РФ координирует действия участников отраслевого стратегического планирования инновационного развития авиационной промышленности с помощью различных экономических рычагов, использование которых позволяет эффективно развиваться предприятиям отрасли, достаточно успешно конкурировать с иностранными производителями авиационной техники и оборудования. Среди таких рычагов, в частности, можно выделить предоставление субсидий на поддержку производства самолетов и перспективных двигателей для гражданской авиации, предоставление государственных гарантий по кредитам, привлекаемым предприятиями авиационной промышленности, компенсация предприятиям авиационной промышленности части затрат на сертификацию продукции для выхода ни мировой рынок. К примеру, постановлением Правительства РФ от 1 июля 2016 г. № 623 были утверждены Правила предоставления субсидий компаниям — производителям воздушных судов для местных и региональных воздушных линий на компенсацию части затрат на сертификацию таких воздушных судов, а также на компенсацию части затрат на реализацию про-

ектов по подготовке и сертификации производства воздушных судов для местных и региональных воздушных линий.

В настоящее время реализуется Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013—2025 годы», утвержденная постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 303. Российское Правительство во многом реализует свои полномочия через подчиненные федеральные органы исполнительной власти отраслевой и межотраслевой компетенции.

Применительно к авиационной промышленности профильным федеральным органом исполнительной власти является Минпромторг России, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства РФ от 5 июня 2008 г. № 438. Среди функций Минпромторга России можно выделить такую, как осуществление функции по государственной политике в области развития авиационной техники и экспериментальной авиации, а также функцию по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере авиационной промышленности.

В структуре центрального аппарата Минпромторга России образован департамент авиационной промышленности, который действует на основании Положения, утвержденного приказом Минпромторга России от 14 августа 2015 г. № 2353. Данное подразделение обеспечивает реализацию функций министерства в сфере авиационной промышленности. В департамент входит семь отделов: отдел стратегического развития и корпоративного управления; отдел технического регулирования, экспериментальной авиации и лицензирования; отдел военно-технического и международного сотрудничества; отдел двигателестроения, оборудования и агрегатов; отдел программ создания и производства гражданской авиационной техники; отдел ценообразования; отдел программ создания и производства военной авиационной техники и вооружения.

Основными задачами департамента, в частности, являются: разработка предложений по формированию государственной политики и нормативному-правовому регулированию в области авиационной науки, авиационной промышленности, авиационной техники и экспериментальной авиации; разработка и обеспечение реализации стратегий и федеральных целевых и ведомственных программ развития авиационной промышленности и экспериментальной авиации; разра-

ботка и реализация мер государственной поддержки развития авиастроения, включая вопросы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта и экспорта авиационной техники; организация участия предприятий авиационной промышленности в выполнении государственной программы вооружения, государственного оборонного заказа и программ военно-технического сотрудничества с иностранными государствами.

Департамент авиационной промышленности Минпромторга России в соответствии с возложенными на него задачами в установленном порядке, в частности, реализует следующие функции: осуществляет подготовку предложений по разработке концепций и проектов федеральных целевых и ведомственных программ в части, касающейся авиационной промышленности; принимает участие в подготовке предложений по формированию проекта федерального бюджета, осуществляет подготовку бюджетных заявок по федеральным целевым и ведомственным программам, реализуемым в авиационной промышленности; принимает участие в ежегодной подготовке докладов о ходе реализации федеральных целевых и ведомственных программ и эффективности использования финансовых средств за счет всех источников, в также в формировании и реализации государственной программы вооружения и государственного оборонного заказа.

Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ч. 3 ст. 8) устанавливает, что юридические лица, осуществляющие разработку и изготовление воздушных судов и другой авиационной техники, осуществляют свою деятельность при наличии выданного органами, уполномоченными Правительством РФ документа, подтверждающего соответствие указанных юридических лиц требованиям федеральных авиационных правил.

Соответствующим органом, в частности, является Минтранс России, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395. Таким образом, наряду с Минпромторгом России координацию действий участников отраслевого стратегического планирования инновационного развития авиационной промышленности в определенной мере осуществляет и Минтранс России.

Самостоятельным звеном в системе координации действий участников отраслевого стратегического планирования инновационного развития авиационной промышленности являются корпоративные организации, представляющие интересы отрасли, в данном случае интересы отечественного авиапрома. Здесь особое место занимает Общероссийская общественная организация «Союз машиностроителей России».

Союз машиностроителей России («Союзмаш России») — крупнейшая организация федерального масштаба, объединяющая российские компании, холдинги и корпорации в целях отстаивания интересов отечественного машиностроительного комплекса и высокотехнологичной промышленности в органах государственной власти, институтах гражданского общества, а также на международной арене. Союз формирует стратегию развития машиностроительной отрасли России, участвует в разработке механизмов активной государственной политики по модернизации и развитию национального машиностроительного комплекса на уровне ведущих промышленно развитых стран.

Значительное внимание «Союзмаш России» уделяет авиационной промышленности. В «Союзмаше России» создан Комитет по авиационной промышленности. Не будет лишним сказать, что «Союзмаш» России исходит из того, что необходимо принципиально изменить позиции авиационной промышленности России, как на внутреннем, так и мировом рынке, добиться фактического возвращения отрасли в один из мировых центров авиастроения. Достижение такого результата на остро конкурентном рынке авиации, а основными «игроками» здесь являются такие крупнейшие западные корпорации, как *Boeing* и *Airbus*, которые в основном и поделили рынок, требует появления модернизированных и совершенно новых конкурентоспособных продуктов, а также проведения маркетинговой политики качественно более высокого уровня. Именно на это, в первую очередь, и должна быть нацелена стратегия развития авиапрома.

Отечественный авиапром в обозримой перспективе видится как отрасль экономически устойчивая, глобально конкурентоспособная, встроенная в мировой рынок и международное разделение труда, способная в случае необходимости сформировать всю производственную цепочку в военном и гражданском сегментах и, в конечном счете, обеспечить стабильную работу воздушного транспорта страны.

Добиться это тем более важно в условиях антироссийских санкций со стороны стран Запада и их союзников.

**Литература**

1. Некоторые концептуальные основы транспортной безопасности. — Москва : ИД «Юриспруденция», 2004.

2. На чем сегодня летает российская авиация // URL: http://www.aircharter.ru (дата обращения: 2 марта 2021).

3. URL:http://kremlin.ru/events/president/news/64736 (дата обращения: 7 февраля 2021 г.).

4. «Ростех» реорганизует авиационные конструкторские бюро // URL: https://www.rbc.ru/business/17/02/2021/602d0cf9a79471c3abc753a (дата обращения: 2 марта 2021 г.).

**Гуцуляк Василий Николаевич,**
доктор юридических наук, профессор, почетный работник Морского флота, профессор кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта, член направления «Транспортная безопасность» — эксперт НЭС ЦИПБ РАН (Российская Федерация)

## Правовые проблемы использования искусственного интеллекта на морском транспорте

*Аннотация*. Один из глобальных вызовов, с которым столкнулось современное судоходство, — это последовательное и неуклонное внедрение на морском транспорте искусственного интеллекта. В связи с этим по прогнозам некоторых ученых в недалекой перспективе можно ожидать повсеместного распространения так называемых безкипажных судов. Наряду с техническим и организационными проблемами, сопровождающими этот процесс, возникает целый комплекс правовых вопросов, требующих разрешения. Прежде всего, речь идет о необходимости внесения целого ряда поправок, изменений и дополнений как в международно-правовые акты, так и национальное законодательство. При этом выделяются два ключевых задачи 1) обеспечение соблюдения положений международных конвенций, большинство из которых рассчитаны на «традиционные» морские суда; 2) принципиальное решение вопросов, связанных с ответственностью.

*Ключевые слова:* морское право, искусственный интеллект, безэкипажные суда, капитан, экипаж, ИМО, МАНС, МППСС-72.

**Vasily N. Gutsulyak**,
Doctor of Legal Sciences, Professor, Professor of the Transport Law Department, Institute of Law, Russian University of Transport

## Legal problems of using artificial intelligence in maritime transport

*Abstract*. One of the global challenges facing modern shipping is the consistent and steady introduction of artificial intelligence in maritime industry. In this regard, according to the forecasts of some scientists, in the near future, we can expect the widespread of so-called “unmanned” vessels. Along with the technical and organizational problems that accompany this process, there is a whole range of legal issues that need to be resolved. First of all, we are talking about the need to make a number of amendments and additions to both international legal acts and national legislation. At the same time, two key tasks are identified: 1) ensuring compliance with the provisions of international conventions, most of which are designed for «traditional» sea vessels; 2) solving issues related to liability in principle.

*Keywords:* maritime law, artificial intelligence, unmanned vessels, Master, crew, IMO, MASS, COLREG-72.

По данным Международной палаты судоходства в 2025 г. мировой торговый флот столкнется с острой нехваткой кадров. Причем названа конкретная цифра — ожидаемое число вакансий командного состава составит порядка 150 000 человек. Это может нанести существенный вред международной торговле. Ведь известно, что свыше 90% ее объема осуществляется посредством морских судов.

Это первая причина, по которой международное сообщество возлагает большие надежды на более широкое использование искусственного интеллекта на морском транспорте с тем, чтобы полностью заменить человека на морских судах или как минимум уменьшить потребность морского флота в квалифицированных кадрах.

Есть еще и чисто экономическая подоплека этого вопроса. Речь идет о снижении эксплуатационных расходов, значительную долю которых составляют затраты на содержание экипажей. Это зарплата,

социальные выплаты, налоги, расходы на питание и т.п. Содержание экипажей — вторая по величине статья расходов для любого судовладельца после топлива. Стоимость содержания судна в среднем составляет от 3 до 4 тыс. долл. США в сутки.

И наконец, еще один фактор. Человек сегодня — это слабое звено в судоходной индустрии. По его вине происходит свыше 80% аварийных случаев, первое место среди которых занимают, конечно же, столкновения судов. Таким образом, еще одна причина внедрения искусственного интеллекта на морском транспорте — стремление повысить надежность его эксплуатации путем уменьшения влияния человеческого фактора.

Говоря об использовании искусственного интеллекта на морском транспорте нельзя не сказать о роли в этом процессе ИМО — Международной морской организации. Надо отметить, что именно ИМО впервые закрепила название морских судов, на которых используется искусственный интеллект: *MASS — Maritime Autonomous Surface Ships* (на русском языке соответственно используется аббревиатура МАНС — морские автономные надводные суда).

В свою очередь автономность судна определяется степенью участия человека в его эксплуатации, то есть, в конечном счете речь идет о том или ином уровне автоматизации, и в зависимости от ее степени можно выделить два основных класса МАНС.

1. Полуавтономные, там, где нет необходимости нести постоянную вахту, но экипаж находится на борту, осуществляя общий контроль и наблюдение и при необходимости вмешивается в процесс эксплуатации судна.

2. Полностью автономные суда, осуществляющие плавание без экипажа.

В первом случае проблем юридического характера, касающихся эксплуатации судна, в общем-то не существует, речь идет лишь о максимально сокращенных экипажах. Вместе с тем, следует указать, что судовладельцы не могут лишь по своему усмотрению сокращать численность экипажа. Этот вопрос также регламентирован международным морским правом и на борту каждого судна имеется такой важный судовой документ — как Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающем его безопасность.

Когда же мы говорим о полностью автономных судах (их иногда еще называют «безэкипажными»), то здесь, конечно же, центральный

вопрос — полное отсутствие соответствующего нормативно-правового обеспечения.

Можно выделить две главные правовые проблемы использования искусственного интеллекта на морском транспорте — это: 1) обеспечение соблюдения положений международных конвенций, большинство из которых рассчитаны на «традиционные» морские суда; 2) вопросы ответственности.

Пожалуй, одна из самых важных конвенций в этом контексте — это МППСС-72.

Возьмем, например, Правило 5 «Наблюдение». Это самое главное правило в МППСС-72, без него все остальные правила просто теряют смысл. Оно гласит: «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».

Как можно обеспечить соблюдение этого правила? Это, надо понимать, уже оператор судна (или даже уже используется такой термин, как «внешний капитан») будет обеспечивать непрерывное наблюдение? А как он может обеспечить, в частности, визуальное наблюдение? Визуальное наблюдение — это не наблюдение с помощью технических средств — это наблюдение, которое может осуществлять непосредственно человек, пользуясь своим зрением, применяя при этом, например, бинокль.

Или, например, Правило 7 (i), устанавливающее, что опасность столкновения должна считаться существующей, если пеленг приближающегося судна заметно не изменяется. Ведь здесь имеется в виду пеленг, который штурман берет визуально с помощью пеленгатора. Можно, конечно, использовать радиолокационный пеленг, но его точность значительно ниже.

Взять Конвенцию по охране человеческой жизни на море (СОЛАС). Там вообще надо вносить отдельную главу по морским судам, где используется искусственный интеллект.

Или рассмотрим в этом контексте проблему спасания на море. Статья 10 Конвенции о спасании 1989 г. предусматривает обязанность капитана оказывать помощь любому лицу, которому угрожает гибель на море. Кстати, ст. 270 УК РФ, так называемая «капитанская

статья» предусматривает уголовную ответственность за нарушение этой обязанности. А как может обеспечить выполнение этой обязанности «внешний капитан»?

Этот ряд можно продолжить, но ответов на эти вопросы мы пока не получим.

Если говорить об ответственности. Неясным остается вопрос, кого считать виновником столкновения судна, оператора, который допустил ошибку или производителя программного обеспечения, в результате сбоя, которого произошло столкновение? Свежа еще в памяти история с разбившимися «Боингами».

Эта проблема тесно связана с вопросом о правосубъектности судна. Судно— это особая юридическая категория. Нельзя судно просто отождествлять с вещью, как сегодня это делают цивилисты. Это слишком упрощенный подход. Как в этом случае объяснить экстерриториальную юрисдикцию государства флага судна в открытом море? Как объяснить деликтоспособность судна? Например, в тех же МППСС-72 речь идет об ответственности не только судовладельца и капитана, но и самого судна.

Так, Правило 2. «Ответственность» устанавливает: «Ничто в настоящих Правилах не может освободить *ни судно*, ни его владельца, ни капитана, ни экипаж от ответственности за его последствия, могущие произойти от невыполнения этих Правил или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая».

Судно, например, может быть признано виновным в столкновении.

Возьмем проблему санкций. Не все об этом знают, что сегодня санкции применяются не только к российским судовладельцам, судоходным компаниям, но и к конкретным морским судам, поименованным в соответствующих списках.

Таким образом, правосубъектность искусственного интеллекта, управляющего судном — сложная юридическая проблема, требующая глубоких исследований.

Надо сказать, что российское законодательство в этом отношении не стоит на месте. В прошлом 2020 г. был разработан проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты

Российской Федерации в части правоотношений, возникающих при использовании автономных судов». В нем принимал участие наш магистрант.

Российский морской регистр судоходства в этом же году разработал «Положение о классификации морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов (МАНС)».

Радует только то, что полностью автономные суда появятся на морских просторах еще не скоро. Даже ИМО заявляет, что несмотря на то, что автономные суда проходят испытания, моряки по-прежнему остаются незаменимыми для безопасного судоходства.

Тем не менее юристы уже сегодня должны быть готовы в новым вызовам, поскольку в ближайшем или отделенном будущем появление морских судов без экипажей, конечно же неизбежно.

**Данилина Елена Ивановна,**
доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта

**Маликова Яна Ивановна,**
кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры инновационного менеджмента и управления проектами Вологодского государственного университета

**Горелов Дмитрий Владимирович,**
кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры менеджмента, Образовательная автономная некоммерческая организация высшего профессионального образования «Институт образовательных технологий и гуманитарных наук»

## Развитие искусственного интеллекта: отечественный и зарубежный опыт

*Аннотация*. В статье рассмотрены особенности развития искусственного интеллекта. Основное внимание уделено этапу его становления и развития.

Отражены необходимость внедрения искусственного интеллекта в России и за рубежом. Обоснована необходимость изменения законодательства РФ.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, национальная стратегия, инновационное программное обеспечение, цифровая экономика.

**Elena I. Danilina**,
Doctor of Economics, Professor, Professor of the Chair "Administrative Law, Environmental Law, Information Law" of the Law Institute of Russian University of Transport

**Iana I. Malikova**,
PhD in Economics, assistant professor, Vologda State Univ, Department of innovative management and project management

**Dmitry V. Gorelov**,
PhD in Economics, assistant professor, Educational Autonomous Non-commercial Organization of higher education «Institute of Educational Technologies and Humanities», Department of management

## Development of artificial intelligence: domestic and foreign experience

*Abstract*. The article discusses the features of the development of artificial intelligence. The main attention is paid to the stage of its formation and development. The need for the introduction of artificial intelligence in Russia and abroad is reflected. The necessity of changing the legislation of the Russian Federation is justified.

*Keywords:* artificial intelligence, national strategy, innovative software, digital economy.

Становление, развитие, проблемы и преимущества искусственного интеллекта, его особенности, возможности и опасности волнуют ученых многих стран несколько десятилетий, как с позиций теоретических разработок, так и с практического подхода в применении достижений в данном направлении. Как показывает статистика, Госбюджет США ежегодно направляет 200 млн долл. на исследования данной тематики. В России в 2007—2017 гг. было выделено около 23 млрд руб. На сегодняшний день, разделы по поддержке исследований в

сфере искусственного интеллекта являются важной частью концепции национальной стратегии, в соответствии с которой планируется открытие в России научных центров, продолжение разработок инновационного программного обеспечения для искусственного интеллекта, что, в свою очередь, открывает большие возможности для создания новых рабочих мест, а также инновационного развития всех уровней экономики.

В источниках литературы приведено большое количество исторических данных о возникновении искусственного интеллекта, а также материалы, подтверждающие его стремительное развитие. Достаточно широко известно, что в 1935 г. британский исследователь А. М. Тьюринг описал абстрактную вычислительную машину, а самая ранняя успешная программа искусственного интеллекта была написана в 1951 году Кристофером Стрейчи, которая в 1952 г. могла играть с человеком в шашки. Также в 1953 г. Тьюринг опубликовал классическую раннюю статью о шахматном программировании. Подтверждающие факты источников говорят о том, что данная тематика находит большой отклик во всех сферах деятельности как в России (в конце 2018 г. в России запустили серию серверов «Эльбрус-804», показывающих высокую производительность), так и за рубежом (драйверами и лидерами рынка являются две корпорации — *Intel* и *AMD*, производители самых мощных процессоров).

Известный факт — рынок технологий искусственного интеллекта к 2025 г. вырастет до 190,61 млрд долл., при ежегодном темпе прироста — 36,62%. Подтверждением реальности таких прогнозов является то, что наблюдается внедрение облачных приложений и сервисов, создаются большие массивы данных и возрастает спрос на интеллектуальных виртуальных помощников. Одновременно наблюдается наличие факторов, сдерживающих рост данного рынка, что отражается на недостаточном количестве экспертов, разрабатывающих и внедряющих технологии искусственного интеллекта. Основной проблемой, по мнению исследователей является интеграция и техническая поддержка при обслуживании всех созданных для обслуживания систем.

Также необходимо учитывать, что вопросы искусственного интеллекта представляют системный подход, ориентированный на исследования в том числе правового характера.

Здесь целесообразно указать тот факт, что в большинстве направлений цифровой экономики правовая природа искусственного интеллекта не является очевидной и предусматривает поиск новых подходов и решений правового регулирования технологии.

С 1 июля в России проводится пятилетний эксперимент по внедрению технологий искусственного интеллекта на территории Москвы в рамках Национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации»[1], позволяющий регламентировать условия для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта, а также возможность последующего использования результатов его применения. Это в свою очередь предусматривает внедрение аналогичных правовых режимов в других субъектах РФ. В частности, Владимир Путин утвердил перечень поручений по итогам совещания по вопросу развития информационно-коммуникационных технологий и связи, среди которых фигурирует поручение Правительству РФ принять меры по утверждению отдельного федерального проекта «Искусственный интеллект« до 31 августа.

Круг правовых проблем, возникающих в связи с использованием технологии искусственного интеллекта, является весьма обширным

Юридически понятие «искусственный интеллект» впервые было сформулировано на подзаконном уровне Указом Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации«, впоследствии был положен в основу Федерального закона от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ. Под ним понимают комплекс технологических решений, который позволяет имитировать когнитивные функции человека и получать результаты, сопоставимые, как минимум, с результатами интеллектуальной деятельности человека. При этом отдельно отмечается, что имитация включает самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма. Важно обратить внимание на то, что определение в полной мере охватывает доступные на данный момент виды искусственного интеллекта в широком понимании: искусственный интеллект, работающий на ос-

[1] Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации — городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона “О персональных данных”».

нове заранее определенных задач (имеющихся знаний), и искусственный интеллект, работающий автономно, т.е. технология, которая для выполнения задач может потенциально полностью заменить человека.

Как отмечается в источниках, основной проблемой применения технологии искусственного интеллекта является проблема безопасности [2]. Особенно актуальным вопрос становится в связи с быстрым внедрением использования беспилотного транспорта. Так, на сегодняшний день нет единого мнения по вопросу юридической ответственности искусственного интеллекта за причиненный вред жизни и здоровью человека. В ряде зарубежных стран имели место случаи соответствующих ситуаций, что подтверждает в свою очередь необходимость правового регулирования ответственности искусственного интеллекта. Для России данные вопросы будут приоритетными в ближайшее время.

В начале января 2021 г. Президент РФ Владимир Путин поручил до 1 мая принять законы о масштабном применении искусственного интеллекта в стране. В данном случае предусмотрены федеральные законы, по которым можно будет вводить экспериментальные режимы в отдельных отраслях для расширения использования искусственного интеллекта[1].

Кроме того, до 1 мая кабинет министров должен будет принять меры (в том числе налоговые) по стимулированию инвестиций, связанных с внедрением отечественного программного обеспечения и программно-аппаратных комплексов, созданных на основе технологий искусственного интеллекта.

С учетом требований рынка труда образовательных программ высшего образования по специальностям и направлениям подготовки, связанных с разработкой и развитием искусственного интеллекта предусмотрена их актуализация.

Изменения, которые вызваны созданием, развитием искусственного интеллекта охватывают все направления, включая органы власти. Все это дает возможность утверждать о необходимости системного подхода к изучению искусственного интеллекта, как одной их движущих сил развития мирового общества в целом.

**Литература**

1. Национальная_стратегия_развития_искусственного_интеллекта. // https://www.tadviser.ru/index.php/.

2. Чеботарева, А. А. Обеспечение транспортной безопасности: организационно-правовые проблемы и цифровые решения / А. А. Чеботарева, В. Е. Чеботарев // Актуальные проблемы транспортного права и транспортной безопасности в контексте современных вызовов и угроз : сборник научных трудов Международной научно-практической конференции. Российский университет транспорта. — Москва, 2020.

**Жариков Михаил Вячеславович,**
доктор экономических наук, доцент, профессор Департамента мировой экономики и мировых финансов Финансового университета при Правительстве РФ

## Проблемы и перспективы применения искусственного интеллекта в мировой транспортной системе с учетом инициативы китайского цифрового шелкового пути

*Аннотация*. В статье обращено внимание на мир как единое пространство, в котором технология начинает представляться, как определенная географическая карта. Подход к мирозданию, который был сформулирован в XIX в. и привел к революции в стратегическом мышлении в XX в., основан на идее о том, что географические аспекты пространства и мира крайне важны для отношений между государствами и организации передвижения товаров, капиталов, трудовых ресурсов. Коронакризис 2020 г. привел к тому, что многие виды человеческой деятельности перешли в облачное пространство. Это подчеркивает значимость цифровой сферы и управления ею. В работе предложены подходы к организации такой системы с помощью искусственного интеллекта в рамках проекта Цифрового шелкового пути Китая.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, техноглобализм, техноальянс, цифровое пространство, цифровизация, мобильность, цифровой шелковый путь.

**Mikhail V. Zharikov**,
Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Professor, Department of World Economics and World Finance, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow

# The problems and prospects of artificial intellect applications in the world system of transportation with respect to the digital silk road of china

*Abstract*. The article is about a world as a unified space where technology becomes a definitive geo-map. An approach to the way the world is built which was defined in the 19th century and later revolutionized strategic thinking in the 20th century is based on the idea that geo aspects of space and world are very important for relations between nations and movement of goods, capital and people. Coronacrisis of 2020 led to human activity getting closer to home and cloud. This highlights the significance of the digital sphere and its management. The article proposes ways to organizing such a system by means of artificial intellect alongside China's Digital Road Initiative.

*Keywords:* artificial intellect, techno-globalism, techno-alliance, digital space, digitization, mobility, цифровой шелковый путь.

В мировом пространстве XIX—XX вв. географические рамки препятствовали единству коммуникаций в мире, а их ликвидация, наоборот, способствовала развитию. Нефтеносные и каменноугольные месторождения, морские порты ограничивались природными явлениями. В местах, где территория некоторого государства соприкасалась с такими географическими факторами и ограничениями, опасения и риски конфликтующих сторон обуславливали образование союзов для противостояния общему врагу. Поэтому географическое положение государства было предопределяющим фактором. Если оставить эту сферу без контроля, то мир технологий будет продолжать дезинтегрироваться и превращаться в фрагментарное интернет-пространство, котором цифровой протекционизм станет распространенным явлением, так же, как и финансовая система, которая распалась непосредственно накануне Второй мировой войны [1].

Военные беспилотники, спутники, системы систем базируются на передовых технологиях в сфере искусственного интеллекта и дают вооруженным силам страны мощное конкурентное преимущество по сравнению с любым другим конкурентом. Вклад сектора высоких технологий в создание ВВП обеспечивает устойчивость и жизнеспособность рынка, аналогов которого не существует [4].

Китай имеет цифровые ресурсы в избытке, а также возможностями разработки технологий искусственного интеллекта. Крупнейшие

цифровые компании Китая, такие как *Alibaba* и *Tencent*, стали самостоятельными субъектами в сфере ИИ и облачных компьютерных приложений. В Китае работает программа мониторинга данных *Great Firewall*, которая с помощью ИИ отслеживает в Интернете нежелательный контент. Китай инвестирует миллиарды долларов в новейшие технологии, начиная с ИИ, производства чипов и завершая квантовыми компьютерами и технологией пятого поколения мобильных телекоммуникаций. Китай осуществляет кластеризацию организаций, которые ведут к развитию глобальных правил в сфере пользования и обмена технологиями, например, в рамках Международного телекоммуникационного союза. Они также привлекает другие страны с помощью таких инициатив, как Цифровой шелковый путь, позволяя им собственную цифровую инфраструктуру. Все это сделало Китай серьезным конкурентом, страной, которая бросила вызов США в сфере цифрового превосходства [2].

Если демократические страны не смогут прийти к согласию о единых правилах в сфере цифровой экономики, ИКТ и ИИ, Китай может создать свои стандарты для большинства стран мира. Результатом этого будет техносфера, созданная для поддержки и распространения автократического режима [3].

Комплекс открытых и закрытых систем со своими особенностями, позволяющие другим субъектам развивать приложения для их платформы, но и также контролировать их. По этой аналогии США обеспечили сосуществование ряда монополий и мощного силового государства, функционирующего в условиях интенсивной конкуренции. Продолжая сравнения, Китай похож на *Apple* или *Oracle*, поскольку обеспечивает сочетание закрытых систем с развитием внутрифирменной конкуренции. Европейский союз можно сравнить с проектом открытого источника информации *Linux*, который требует сложных, комплексных правил, чтобы на его основе можно было работать. Индия, Япония, Великобритания, Тайвань и Южная Корея работают на основе разнообразных систем данных, и они обладают такими базами, требующих стандартизацию [5].

Облачные компьютерные приложения создают глобальную инфраструктуру. Искусственный интеллект является самым важным ее программным приложением. Наращивание облачных компьютерных приложений и развитие искусственного интеллекта усилили трения

между всеми платформами. Все больше добавленной стоимости производится на новых компьютерных мощностях, чтобы отделить модели искусственного интеллекта от цифровой информации, создаваемой людьми, машинами и сенсорами. Эти модели впоследствии превратятся в основу многих видов услуг, включая транспорт, здравоохранение, обучение, рекламные кампании, социальные льготы и т.д. Эти базовые составляющие жизни общества не будут развиваться только на основе цифровизации, но в свое время произойдет их трансформация [6].

Знания в виртуальном пространстве обеспечивают получение прибыли. Британский специалист в области высоких технологий Айан Хогарт сформулировал фразу, которой можно было бы завершить мысль о новых трансформациях и новой цифровой реальности, и которую он приводит в одной из своих работ 2018 г. о том, что политика искусственного интеллекта станет единственной и самой важной сферой государственной политики.

Многие развитые страны начали реализацию амбициозных планов и программ разработки искусственного интеллекта в рамках промышленной политики. Некоторые государства уже создали национальные информационные стратегии, которые ограничивают блоки данных или информации в отношении возможности их выхода за границу. Есть и такие государства, которые начали организовывать атаки на платформы других стран с помощью хакерских компьютерных систем и распространения дезинформации. Эти страны ведут себя как компании, которые создают технологии, влияющие на трансформацию мировой экономики. Страны стали технонационалистами, по определению Джастина Шермана из исследовательского центра Atlantic Council. То, что интернет в XXI в. будет интернетом фрагментарным, является неизбежной тенденцией развития. Здесь будут действовать в своих интересах не только отдельно взятые страны, у них будут формироваться разные предпочтения и ценности, например, по поводу регулирования процесса использования конфиденциальной информации. Цифровые границы, за которыми эта информация будет накапливаться, однако, не лежат в зоне интересов стран, ее предоставляющих, поскольку она может работать в интересах отдельных государств.

Россия ставит задачу создания суверенного интернета, который может быть отрезан от остального цифрового пространства посред-

ством операции в один клик. Но при этом Россия будет стремиться к сохранению способности вовлечения в более открытые системы. Страны, заинтересованные в использовании потоков данных в целях улучшения жизни граждан, будут стремиться к достижению собственного преимущества. В фрагментарном интернете выбор будет ограниченным, издержки будут расти, процесс инновации будет замедляться [7].

Пока Китай, тем временем, как один из драйверов развития имеет перспективы минимизации издержек в случае приобретения наиболее широкого доступа к информации. Именно против такого фона требуется заключение широкого мирового соглашения [8].

В вопросах обеспечения безопасности стороны нового соглашения должны будут стремиться к достижению взаимного порядка в использовании конфиденциальной информации. Нужно осуществлять диверсификацию цепочек поставок для обеспечения работы цифровой инфраструктуры. Чтобы вступить в эту систему и участвовать в ней, есть предложение по обеспечению частичной мьючуализации. Так, члены такого технологического альянса должны прилагать усилия, направленные на трансформацию цепочек поставок и достижение возможностей создания консорциума производителей полупроводников, которые будут иметь свои подразделения и фабрики по всему миру. Поддержка открытых технологий и стандартов может привести создание диверсифицированного ряда поставщиков, что также поспособствует развитию конкурентных процессов в новом цифровом пространстве.

С учетом условий законотворчества это соглашение играет позитивную роль. Все участники должны быть готовыми платить цену, которая показывает высокую заинтересованность в заключении такого соглашения.

Существует ряд идей о том, каким образом можно создать мировую систему мобильности. В одном из докладов исследовательского центра Совета по международным отношениям 2020 г. говорится о том, что такое широкое международное соглашение приобретет форму цифровой торговой зоны, и что завершением этой стадии реализации станет создание организации, работающей на основе устава. США, таким образом, смогут укрепить свои торговые отношения, чтобы развивать такие важные направления национальной безопасно-

сти, как кибер-безопасность, защита конфиденциальной информации и демократических ценностей в интернете. Только страны, которые будут выполнять правила этой организации, смогут стать ее членами. Она будет работать только в составе с теми членами и способствовать торговле услугами в новом цифровом пространстве. Нарушения правил Всемирной цифровой организации будут регулироваться путем установления санкций и тарифов. В долгосрочном периоде мир требует отказа от чисто двусторонних соглашений и перехода к принятию соглашений всеобъемлющего характера, а также нужна гибкая форма сотрудничества. Необходима устойчивая и специализированная система, что, вероятно, приведет к созданию Всемирной организации информации или принятию соглашения ГАДД — Генерального соглашения по данным и инфраструктуре данных по аналогии с ГАТТ/ВТО.

**Литература**

1. Афанасьев, Д. Как искусственный интеллект меняет отношение бизнеса к покупателю // БИТ. Бизнес & Информационные технологии. — 2019. — № 5 (88).

2. Алексеев, Р. А. Искусственный интеллект на службе государства: аргументы «за» и «против» // Журнал политических исследований. — 2020. — Т. 4. — № 2.

3. Бутенко, Е. Д. Искусственный интеллект в банках сегодня: опыт и перспективы // Дайджест-финансы. — 2020. — Т. 25. — № 2 (254).

4. Жуков, Д. С. Искусственный интеллект для общественно-государственного организма: будущее уже стартовало в Китае // Журнал политических исследований. — 2020. — Т. 4. — № 2.

5. Колин, К. К. Цифровая революция и искусственный интеллект: новые горизонты и опасности // Партнерство цивилизаций. — 2020. — № 1-2.

6. Паршина, Л. Н. Технологии будущего: блокчейн и искусственный интеллект / Паршина Л. Н., Кузьминич Д. С. // Журнал естественнонаучных исследований. — 2020. — Т. 5. — № 2.

7. Пороховский, А. А. Цифровизация и искусственный интеллект: перспективы и вызовы // Экономика. Налоги. Право. — 2020. — Т. 13. — № 2.

8. Устинова, О. Е. Искусственный интеллект в менеджменте компаний // Креативная экономика. — 2020. — Т. 14. — № 5.

**Корякин Виктор Михайлович,**
доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Гражданское право, международное частное право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта

# Цифровые информационные ресурсы как средство оценки благонадежности лиц, подающих заявки на участие в закупках товаров, работ и услуг для государственных нужд

*Аннотация*. В статье анализируются информационные ресурсы сети «Интернет», содержащие сведения о «неблагонадежных» юридических и физических лицах с точки зрения возможности их участия в конкурентных процедурах по выбору поставщика (исполнителя, подрядчика) по государственным контрактам: о недобросовестных поставщиках; дисквалифицированных лицах; лицах, привлеченных к административной ответственности за коммерческий подкуп; лицах, уволенных в связи с утратой доверия, и др. Показано, что использование сведений из указанных реестров является эффективным инструментом профилактики коррупции в сфере закупок товаров, работ и услуг для государственных нужд.

*Ключевые слова:* противодействие коррупции; реестр недобросовестных поставщиков; реестр юридических лиц, привлеченных к административной ответственности за незаконное вознаграждение; реестр лиц, уволенных в связи с утратой доверия.

**Victor M. Koryakin**,
Doctor of Law, Professor, Head of the Department «Civil Law, International Private Law and Civil Procedure» of the Law Institute of the Russian University of Transport

# Digital information resources as a means of assessing the reliability of persons applying for participation in the purchase of goods, works and services for state needs

*Abstract*. The article analyzes information resources of the Internet network that contain information about «unreliable» legal entities and individuals in terms of the possibility of their participation in competitive procedures for choosing a

supplier (contractor, contractor) under state contracts: about unscrupulous suppliers; disqualified persons; persons brought to administrative responsibility for commercial bribery; persons dismissed due to loss of trust, etc. It is shown that the use of information from these registers is an effective tool for preventing corruption in the procurement of goods, works and services for state needs

*Keywords:* anti-corruption; register of unscrupulous suppliers; register of legal entities brought to administrative responsibility for illegal remuneration; register of persons dismissed due to loss of trust. Administrative responsibility for illegal remuneration; unified Federal register of bankruptcy information; register of disqualified persons; register of persons dismissed due to loss of trust.

Сфера закупок товаров, работ и услуг для государственных нужд традиционно и обоснованно относится к числу наиболее подверженных коррупции областей государственной и общественной жизни. Данное обстоятельство актуализирует вопрос об изыскании новых способов и средств профилактики коррупции в данной сфере, в частности, одним из таких средств является заблаговременное выявление потенциально неблагонадежных участников контрактных отношений.

Благонадежность — одно из важнейших требований, которые предъявляются к участникам закупок (*благонадежный* — заслуживающий доверия, благонамеренный)[1]. И хотя сам этот термин в законодательстве о закупках не употребляется, однако он вытекает из смысла и содержания законодательно закрепленных требований к участникам закупок. Так, согласно ст. 31 Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» при осуществлении закупки заказчик устанавливает единые требования к участникам закупки, несоответствие которым дает право не допускать таких лиц к участию в конкретных процедурах.

В дополнение к конкретно установленным требованиям закон предоставляет заказчику право установить требование об отсутствии в реестре недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей) информации об участнике закупки, в том числе информации об учредителях, о членах коллегиального исполнительного органа, лице, исполняющем функции единоличного исполнительного органа участника закупки — юридического лица. Кроме того, Правительство

[1] *Ожегов С. И.* Словарь русского языка. М. : Рус. яз., 1986. С. 45.

РФ вправе устанавливать дополнительные требования к участникам закупок отдельных видов товаров, работ, услуг, закупки которых осуществляются путем проведения конкурсов с ограниченным участием, двухэтапных конкурсов, закрытых конкурсов с ограниченным участием, закрытых двухэтапных конкурсов или аукционов.

Организаторы закупок обязаны включать в документацию о закупке требования, предусмотренные законодательством, а создаваемые комиссии по осуществлению закупок должны проверять соответствие участников закупок данным требованиям. При этом установлено, что комиссия по осуществлению закупок не вправе возлагать на участников закупок обязанность подтверждать соответствие данным требованиям. Участники закупок в подаваемых заявках на участие в конкурентных процедурах лишь декларируют свое соответствие этим требованиям. Однако это не освобождает заказчика от обязанности осуществлять проверку представляемых участниками сведений.

Неоценимую помощь в проведении таких проверок призваны оказать предусмотренные законодательством информационные ресурсы, держателями которых являются соответствующие государственные органы, содержащие разнообразные сведения о юридических и физических лицах, об индивидуальных предпринимателях. Из содержания указанных сведений можно составить представление о благонадежности участника закупки. Информация этих ресурсов либо размещается в открытом доступе в сети Интернет, либо предоставляется держателями по запросам организаций и граждан.

Анализ законодательства о закупках позволяет выделить следующие информационные ресурсы такого рода (см. табл.):

1) реестр недобросовестных поставщиков;

2) реестр юридических лиц, привлеченных к административной ответственности за незаконное вознаграждение (ст. 19.28 КоАП РФ);

3) единый федеральный реестр сведений о банкротстве;

4) реестр дисквалифицированных лиц;

5) реестр юридических лиц, привлеченных к административной ответственности за отказ или уклонение от заключения контракта, для которых заключение такого контракта обязательно;

6) реестр лиц, уволенных в связи с утратой доверия;

7) сведения о лицах, в отношении которых факт невозможности осуществления руководства установлен (подтвержден) в судебном порядке;

8) сведения о лицах, имеющих задолженность по уплате налогов, и не представивших налоговую отчетность более одного года;

9) сведения о юридических лицах, в состав исполнительных органов которых входят дисквалифицированные лица;

10) перечень лиц, в отношении которых применено административное приостановление деятельности.

Использование данной информации в сфере закупок товаров, работ и услуг для государственных позволяет определить благонадежность потенциальных контрагентов государственных органов организаций по государственным контрактам по различным составляющим: финансовая состоятельность, деловая репутация в предпринимательской среде, предрасположенность к коррупционным отношениям.

*Таблица*

**Информационные ресурсы, содержащие сведения о благонадежности организаций, индивидуальных предпринимателей, физических лиц, являющихся участниками закупок товаров, работ и услуг для государственных нужд**

| № пп | Наименование информационного ресурса | Правовая основа | Держатель ресурса | Доступ к ресурсу |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Реестр недобросовестных поставщиков | Статья 5 Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ; ст. 104 Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ; постановление Правительства РФ от 22 ноября 2012 № 1211 | ФАС России | http://zakupki.gov.ru/epz/ |
| 2 | Реестр юридических лиц, привлеченных к административной ответственности за незаконное вознаграждение | Статья 19.28 КоАП РФ; приказ Генеральной прокуратуры РФ от 28 августа 2017 г. № 590 | Генеральная прокуратура РФ | http://www.genproc.gov.ru/anticor/register-of-illegal-remuneration |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 3 | Единый федеральный реестр сведений о банкротстве | Статья 28 Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ; приказ Минэкономразвития России от 5 апреля 2013 г. № 178 | Минэкономразвития России | https://bankrot.fedresurs.ru/?attempt=1 |
| 4 | Реестр дисквалифицированных лиц | Статья 32.11 КоАП РФ; приказ ФНС России от 31 декабря 2014 № НД-7-14/700@ | ФНС России | https://service.nalog.ru/disqualified.do |
| 5 | Реестр юридических лиц, привлеченных к административной ответственности за отказ или уклонение от заключения контракта, для которых заключение такого контракта обязательно | Статья 15.2 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 275-ФЗ; постановление Правительства РФ от 19 декабря 2017 г. № 1585; приказ ФАС России от 14 февраля 2018 г. № 191/18 | ФАС России | https://fas.gov.ru/pages/activity/reestr-uridicheskih-lic |
| 6 | Реестр лиц, уволенных в связи с утратой доверия | Статья 12 Федерального закона от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ; постановление Правительства РФ от 5 марта 2018 г. № 228 | Департамент государственной службы и кадров Правительства РФ | https://gossluzhba.gov.ru/reestr |
| 7 | Сведения о лицах, в отношении которых факт невозможности осуществления руководства установлен (подтвержден) в судебном порядке | Приказ ФНС России от 31 мая 2012 г. № ММВ-7-7/380@ | ФНС России | https://service.nalog.ru/svl.do |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 8 | Сведения о лицах, имеющих задолженность по уплате налогов, и не представивших налоговую отчетность более 1 года | Часть 1.1 ст. 101 НК РФ; приказ ФНС России от 29 декабря 2016 г. № ММВ-7-14/729@ | ФНС России | https://service.nalog.ru /zd.do |
| 9 | Сведения о юридических лицах, в состав исполнительных органов которых входят дисквалифицированные лица | Приказ ФНС России от 29 декабря 2006 г. № САЭ-3-09/911@ | ФНС России | https://service.nalog.ru/disfind.do |

В рамках настоящей публикации остановимся более подробно одном из показателей благонадежности — предрасположенности участников закупок к коррупции.

Учитывая, что одной из важнейших категорий антикоррупционной деятельности является понятие «коррупционный риск»[1], можно говорить о *коррупционной рискориентированности* участников закупки, под которой мы понимаем вероятность возникновения коррупционных отношений между заказчиком (его представителями) и участником закупки как на стадии проведения конкурентных процедур выбора поставщика (исполнителя), так и в процессе исполнения государственного контракта (договора). Речь идет об условиях и обстоятельствах, предоставляющих возможность для противоправных действий (бездействия) представителей заказчика и участника закупки с целью незаконного извлечения выгоды при выполнении своих должностных полномочий.

Выявлению участников закупки с повышенной коррупционной рискоориетированностью позволяет правильное использование сведений из перечисленных выше информационных ресурсов.

[1] *Коррупционный риск* — это обобщенная оценка вероятности возникновения коррупции и ее угрозы общественным отношениям. (*Помазуев А. К.* Коррупционные риски: понятие и значение для механизма противодействия коррупции // Электронное приложение к «Российскому юридическому журналу. 2016. № 2. С. 65).

Прежде всего, этим целям служит *реестр юридических лиц, привлеченных к административной ответственности за незаконное вознаграждение* (ст. 19.28 КоАП РФ).

Согласно ст. 31 Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» участником закупки может быть юридическое лицо, которое в течение двух лет до момента подачи заявки на участие в закупке не было привлечено к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного ст. 19.28 КоАП РФ «Незаконное вознаграждение от имени юридического лица». Содержание данного противоправного деяния составляют незаконные передача, предложение или обещание от имени или в интересах юридического лица либо в интересах связанного с ним юридического лица должностному лицу, лицу, выполняющему управленческие функции в коммерческой или иной организации, иностранному должностному лицу либо должностному лицу публичной международной организации денег, ценных бумаг или иного имущества, оказание ему услуг имущественного характера либо предоставление ему имущественных прав (в том числе в случае, если по поручению должностного лица, лица, выполняющего управленческие функции в коммерческой или иной организации, иностранного должностного лица либо должностного лица публичной международной организации деньги, ценные бумаги или иное имущество передаются, предлагаются или обещаются, услуги имущественного характера оказываются либо имущественные права предоставляются иному физическому либо юридическому лицу) за совершение в интересах данного юридического лица либо в интересах связанного с ним юридического лица должностным лицом, лицом, выполняющим управленческие функции в коммерческой или иной организации, иностранным должностным лицом либо должностным лицом публичной международной организации действия (бездействие), связанного с занимаемым им служебным положением.

Как указывается в научной литературе, характерной особенностью данного правонарушения является то, что его субъект не совпадает с субъектом административной ответственности: противоправное деяние совершается физическим лицом, а к административной ответственности привлекается юридическое лицо[1].

[1] *Зырянов С. М., Цырин А. М.* Административная ответственность за незаконное вознаграждение от имени юридического лица // Журнал российского права. 2015. № 2. С. 83.

Ведение и поддержание в актуальном состоянии данного реестра возложено на органы прокуратуры РФ. По данному вопросу действует приказ Генпрокуратуры России от 28 августа 2017 г. № 590 «О формировании и ведении реестра юридических лиц, привлеченных к административной ответственности по статье 19.28 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». В данном реестре содержатся сведения о юридическом лице, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, сведения об административном правонарушении, о передаче материалов в суд, принятом судом решении, об обжаловании (опротестовании) решения суда, о вступлении постановления, определения суда в законную силу и об исполнении постановления суда.

Наличие в рассматриваемом реестре информации о юридическом лице, подавшем заявку на участие в закупках товаров, работ и услуг, дает право конкурсной комиссии на принятие решения об отказе в допуске данной организации к участию в конкурентных процедурах.

Важно заметить, что в рассматриваемых информационных ресурсах содержатся сведения не только о юридических лицах и индивидуальных предпринимателях, но и о физических лицах. Поэтому при анализе заявок на участие в конкурсе (аукционе) следует использовать эту часть информационных ресурсов для проверки на коррупциогенность как физических лиц, подавших заявки, так и руководителей, а также членов руководящих органов юридических лиц — участников закупки.

Наиболее важным в этом отношении является информационный ресурс под названием «*реестр лиц, уволенных в связи с утратой доверия*». Данный реестр предусмотрен ст. 15 Федерального закона «О противодействии коррупции» и включает в себя сведения о гражданах, уволенных с государственной или муниципальной службы, или трудовые договоры с которыми были расторгнуты в связи с совершением ими коррупционных правонарушений. К коррупционным правонарушениям относятся нарушения законодательства о противодействии коррупции — несоблюдение запретов и ограничений и (или) неисполнение дополнительных обязанностей, связанных с противодействием коррупции[1].

[1] *Багдасарян И. А., Корякин В. М.* О некоторых правовых последствиях увольнения военнослужащих и лиц гражданского персонала в связи с утратой доверия // Право в Вооруженных Силах — военно-правовое обозрение. 2017. № 9. С. 2—6.

Согласно Положению о реестре лиц, уволенных в связи с утратой доверия, утвержденному постановлением Правительства РФ от 5 марта 2018 г. № 228, данный реестр размещается в открытом доступе на официальном сайте единой системы по адресу http://gossluzhba.gov.ru/reestr в виде списка, который формируется в алфавитном порядке (в формате PDF).

Срок нахождения сведений в данном реестре составляет пять лет.

Для лиц, уволенных в связи с утратой доверия, установлены ограничения в поступлении на государственную и муниципальную службу на весь срок нахождения в данном реестре. Однако такого рода запрет не действует в отношении поступления данных лиц на работу в негосударственные коммерческие организации, а также занятия их предпринимательской деятельностью. Поэтому вполне вероятны ситуации, когда в юридических лицах, намеревающихся заключить контракт на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных, на руководящих должностях могут оказаться лица, включенные в данный реестр. В связи с этим, по нашему мнению, вполне правомерным был бы отказ таким организациям в заключении контракта (договора). Мотивом в данном случае должно выступать то обстоятельство, что имеется высокая вероятность того, что гражданин, единожды совершивший коррупционное правонарушение, уволенный за это с государственной и (муниципальной) службы или с работы в государственной организации, вновь вступит в коррупционные правоотношения, теперь уже занимая руководящие должности в коммерческих структурах. Однако принятие такого рода решений организаторами торгов может быть расценено как нарушение действующего законодательства о закупках, поскольку закон запрещает устанавливать критерии оценки заявок, не предусмотренные законодательством.

В научных публикациях неоднократно указывалось на необходимость дальнейшего совершенствования нормативного регулирования института утраты доверия[1]. В связи с изложенным выше, представля-

[1] *Аулов В. К., Туганов Ю. Н.* Реестр лиц, утративших доверие: проблемы формирования // Право в Вооруженных Силах — военно-правовое обозрение. 2018. № 3. С. 10—14; *Павлинов А. В.* Институт «увольнения в связи с утратой доверия»: проблемы и перспективы законодательного закрепления и применения // Мониторинг правоприменения. 2015. № 1. С. 16—18.

ется актуальным принятие мер законодательного характера по использованию антикоррупционного потенциала данного института в сфере государственных закупок. В этих целях предлагается ст. 31 Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» дополнить нормой, предусматривающей право заказчика установить требование об отсутствии сведений об участнике закупки — физическом лице либо о руководителе, членах коллегиального исполнительного органа, лице, исполняющем функции единоличного исполнительного органа, и о главном бухгалтере юридического лица — участника закупки в предусмотренном ст. 15 Федерального закона от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ реестре лиц, уволенных в связи с утратой доверия.

Данное нововведение позволит организаторам закупок на легальных основаниях использовать указанный реестр в качестве инструмента предупреждения коррупции в сфере закупок.

В профилактике коррупции в сфере закупочной деятельности можно использовать также информационный ресурс «*Сведения о лицах, в отношении которых факт невозможности осуществления руководства установлен (подтвержден) в судебном порядке*», держателем которого является ФНС России.

Согласно приказу ФНС России от 31 мая 2012 г. № ММВ-7-7/380@ целью создания данного информационного ресурса является формирование на федеральном уровне массива данных, позволяющих налогоплательщику при выборе контрагента проявить должную осмотрительность и исключить заключение сделок с организациями, относящимися к категории «однодневок». Источником данных для формирования информационного ресурса служат сведения о лицах, отказавшихся в суде от участия (руководства) в организации или в отношении которых данный факт установлен (подтвержден) в судебном порядке, сформированные налоговыми органами в соответствии с данными информационного ресурса «Журнал учета заявлений/исков по делам с участием налоговых органов», утвержденного приказом ФНС России от 22 мая 2007 г. № ММ-3-14/320@.

К числу наиболее известных информационных ресурсов, широко используемых при оценке благонадежности потенциальных поставщиков и исполнителей по государственным контрактам, относится

*реестр недобросовестных поставщиков.* В данный реестр включаются сведения об участниках закупки, уклонившихся от заключения договоров, а также о поставщиках (исполнителях, подрядчиках), с которыми договоры по решению суда расторгнуты в связи с существенным нарушением ими договоров.

Как справедливо отмечается учеными, реестр недобросовестных поставщиков — это способ фиксации отрицательной деловой репутации хозяйствующих субъектов. Он нередко представляется в качестве механизма, призванного обеспечивать защиту государственных заказчиков от действий (бездействия) недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей) при заключении и исполнении государственных контрактов, а также служит мерой защиты гражданских прав субъектов контрактных правоотношений, сочетающей в себе как регулятивные, так и предупредительные функции и выражающейся в юридическом акте признания государством указанного участника или заказчика не выполнившим надлежащим образом свои обязательства[1].

Таким образом, в профилактике коррупции в сфере закупок товаров, работ и услуг для государственных нужд важную роль призваны играть официальные информационные ресурсы, содержащие сведения о юридических и физических лиц, по которым организаторы закупок могут и должны дать объективную оценку благонадежности контрагентов по государственным контрактам. Организаторы закупочной деятельности в государственных органах должны активно использовать возможности этих ресурсов в профилактике коррупции.

[1] *Беляева О. А*. Контрактная система: основные проблемы правоприменения и пути их преодоления // Журнал российского права. 2015. № 7. С. 42; *Шмелева М. В.* Гражданско-правовое регулирование контрактных отношений при государственных и муниципальных закупках в Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2013. С. 11, 12, 24.

**Кушнир Андрей Михайлович,**
доктор экономических наук, профессор Юридического института
Российского университета транспорта

# Некоторые проблемы обеспечения экономической и информационной безопасности в таможенной сфере

*Аннотация*. Целью работы являлся анализ обеспечения экономической и информационной безопасности в таможенной сфере на уровне государства, организаций и домохозяйств. За последние годы проведено значительное число мероприятий, направленных на повышение эффективности таможенной деятельности, согласования интересов бизнеса и государства. Тем не менее, эффективность деятельности ФТС России по пополнению федерального бюджета существенно выше, чем по оказанию соответствующих услуг гражданам и бизнесу. Это негативно сказывается на предпринимательском и инвестиционном климате.

*Ключевые слова:* экономическая безопасность, информационная безопасность, таможенное регулирование.

**Andrey M. Kushnir**,
Doctor of Economics, Professor of Institute of Law,
Department of Customs Law and Organization of Customs Affairs.

# Some problems of ensuring economic and information security in the customs sphere

*Abstract*. The aim of the work was to analyze the specifics of ensuring economic and information security in the customs sphere at the level of the state, organizations and households. In recent years, a significant number of measures have been taken to improve the efficiency of customs activities, to harmonize the interests of business and the state. Nevertheless, the effectiveness of the FCS of Russia in replenishing the federal budget is significantly higher than in the provision of appropriate services to citizens and businesses. This situation negatively affects the business and investment climate.

*Keywords:* economic security, information security, customs regulation.

В современных условиях вопросы, связанные с обеспечением экономической безопасности и ее информационной компоненты стали

довольно актуальными. Соответственно повышается значимость регулирующего воздействия ФТС России, которая призвана реализовать фискальную функцию и оказывает многофакторное влияние практически на все народное хозяйство, стимулируя одни и дестимулируя другие виды экономической активности. В условиях глобальной пандемии «чувствительность» бизнеса к подобным регулирующим воздействиям неизмеримо возросла.

Если обратиться к нормативным документам[1], то становится понятно, что таможенное обеспечение экономической и информационной безопасности формально реализуется на уровнях: личности, общества и государства. Фактически оно также осуществляется на трех уровнях: домохозяйств (отдельных физических лиц); организаций (коммерческого и некоммерческого секторов); государства (регионального и федерального уровня). Естественно, его масштабы и значимость на каждом из них имеют существенные различия.

Так, анализируя *проблемы государственного уровня*, необходимо отметить, что в «Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года» в качестве одного из основных направлений государственной политики в сфере обеспечения экономической безопасности декларируется повышение эффективности внешнеэкономического сотрудничества. Решение подобной задачи немыслимо без реализации эффективной таможенной политики. Дело в том, что более 27,4% всех поступлений в федеральный бюджет РФ администрируется ФТС России (5,7 трлн руб. / 20,19 трлн руб.)[2], т.е. она обеспечивает более четверти всех поступлений.

Как известно, основными компонентами экономической безопасности государства в таможенной сфере выступают следующие.

1. Своевременное и полное выполнение плана бюджетных поступлений. С одной стороны, прослеживается долгосрочная тенденция по снижению бремени таможенных тарифов в большинстве стран мира,

[1] См.: Федеральные законы от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»; от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности; Указы Президента РФ от 31 декабря 2015 года № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»; от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года».

[2] См.: Таможенная служба Российской Федерации в 2019 году // URL: https://customs.gov.ru/activity/results/ezhegodnyj-sbornik-tamozhennaya-sluzhba-rossijskoj-federaczii (дата обращения: 11 января 2021 г.).

в том числе и в России. С другой, США в последние годы демонстрируют прямо противоположные тенденции. Наглядным примером тому является беспрецедентные тарифные войны с КНР, распространение норм собственного законодательства на другие юрисдикции, нагнетание санкционного давления на бизнес-структуры других стран пол надуманными предлогами (*Nord Stream* 2). Как бы то ни было, но ФТС России обеспечивает бесперебойное выполнение государством своих ключевых социально-экономических функций.

2. Правоохранительная деятельность ФТС России довольно многогранна и включает в себя предупреждение и противодействие преступлениям и административным правонарушениям в области таможенных отношений; контрольно-надзорную деятельность в области валютных правоотношений; совершенствование таможенного контроля и противодействие незаконному ввозу и обороту товаров, в том числе с использованием мобильных групп, систем прослеживаемости товаров, управления рисками и т.п.; экспертно-криминалистическую деятельность и др.

Рассматривая *проблемы информационной и экономической безопасности в таможенной сфере на уровне организаций*, необходимо отметить следующее.

Во-первых, структура поступлений, связанных с деятельностью ФТС России в федеральный бюджет может быть представлена следующим образом: 99,6% таможенные пошлины и налоги юридических лиц; 0,4% — таможенные пошлины и налоги физических лиц[1]. Если же мы сравним абсолютные показатели собранных с организаций налогов и сборов с объемом заключенных ими внешнеторговых сделок (667 млрд долл или 43,1 трлн руб.), то становится очевидным, что огромные ресурсы, превышающие 13% всего оборота изымаются у бизнеса и перераспределяются в пользу государства. Тем самым сокращаются объемы оборотных средств, возможности для реализации инвестиционных проектов.

Во-вторых, бремя соответствующих расходов значительно отличается у предприятий, в существенной мере или полностью, связанных с осуществлением экспортно-импортных операций и тех, для которых

[1] См.: Таможенная служба Российской Федерации в 2019 году // URL: https://customs.gov.ru/activity/results/ezhegodnyj-sbornik-tamozhennaya-sluzhba-rossijskoj-federaczii (дата обращения: 11 января 2021 г.).

подобный бизнес не является профильным. Также имеются и отраслевые различия. Тем не менее, наибольшие различия связаны с размерами организаций.

С одной стороны, используемая и реализуемая ФТС России сегодня классификация участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) по уровням риска, обусловливает упрощение процедур для фирм, отнесенных к «зеленому сектору», исходя из информации об их предшествующих операциях без реального учета рискованности текущей поставки. Принципиально подобный подход следует признать правомерным. Тем не менее он в существенной мере исключает из ВЭД представителей малого и среднего бизнеса. Ведь до включения в «зеленый сектор» субъекты внешнеэкономической деятельности зачастую подвергаются чрезмерному давлению и могут «не дожить».

С другой стороны, формой расчетов с бюджетом для плательщиков таможенных платежей, сборов и соответствующих налогов выступает авансовое внесение средств на счета Федерального казначейства. Как известно, указанные средства хранятся на его счетах беспроцентно. В целях недопущения каких-либо задержек с выпуском товаров для внутреннего потребления импортеры, как правило, вносят дополнительные средства, которые могут потребоваться при корректировке сведений, определяющих размеры платежей. Все это приводит к сокращению объемов оборотных средств, что является крайне чувствительным для организаций малого и среднего бизнеса, которые не обладают необходимой «подушкой безопасности».

Исследование *проблем обеспечения информационной и экономической безопасности в таможенной сфере на уровне домохозяйств* позволяет заключить, что объемы поступлений в бюджет от физических лиц находятся за гранью статистической погрешности. Как уже отмечалось ранее, они составляют около 0,4% всех поступлений, администрируемых ФТС России, и чуть более 0,1% поступлений в федеральный бюджет РФ. Следовательно, основной локус государственных интересов находится не столько в финансовой плоскости, сколько в области предупреждения правонарушений и преступлений в данной и смежных отраслях, а основной упор делается на регулировании проблем обложения юридических лиц. Анализ показывает, что руководство страны и Федеральной таможенной службы за последние годы многое сделало в этом направлении.

Так в рамках реализации «10 шагов навстречу бизнесу» доля электронных деклараций на товары (ДТ), зарегистрированных в центрах электронного декларирования (ЦЭД), составила почти 68%, доля автоматически зарегистрированных электронных деклараций на экспортируемые товары составила 87,6% и 69,2% на импортируемые товары; доля автоматически выпущенных электронных деклараций, поданных участниками внешнеэкономической деятельности низкого уровня риска, на экспортируемые товары составила 75,9% и на импортируемые товары — 57,3%; доля автоматических профилей рисков от их общего составила 85%; доля таможенных и иных платежей, уплачиваемых с применением лицевых счетов юридических лиц, открытых в едином информационном ресурсе ФТС России, составила 100%[1]. Кроме того, успешно функционирует институт уполномоченного экономического оператора; на пространстве ЕАЭС с 1 июля 2019 г. предварительное информирование стало обязательным для всех видов транспорта, за исключением трубопроводного или линий электропередач; автоматизированы все таможенные операции по выпуску электронных транзитных деклараций, за исключением операций, связанных с наложением средств таможенной идентификации; определен порядок использования Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов при автоматизированном определении категории уровня риска участников ВЭД.

Но для бизнеса интерес представляет не количество проведенных мероприятий или реализованных программ. Бизнес интересует простота, понятность и предсказуемость государственных структур, обеспечивающих внешнеэкономическую деятельность. Очень показательными в этом отношении являются данные Всемирного Банка Doing business. За последние годы общие показатели нашей страны существенно улучшились: если еще в 2010 г. Россия находилась на 120 месте из 183 стран рядом, то в 2020 г. она заняла 28 строчку рейтинга из 190 стран, опередив Японию, Испанию, КНР, Францию и др. При этом по отдельным параметрам агрегированного рейтинга нашей страны имеются очень серьезный разброс. Наихудшие рейтинговые оценки получены нашей страной в области международной торговли

[1] См.: Таможенная служба Российской Федерации в 2019 году // URL: https://customs.gov.ru/activity/results/ezhegodnyj-sbornik-tamozhennaya-sluzhba-rossijskoj-federaczii (дата обращения: 11 января 2021 г.).

— 99 место[1]. В значительной мере подобное положение отражает реальную эффективность деятельности ФТС России, является свидетельством того, что таможенное администрирование в нашей стране существенно отстает от большинства государств мира, а отечественный бизнес несет большие издержки, нежели их зарубежные коллеги.

Наиболее чувствительными для бизнеса являются следующие проблемы. Во-первых, попытки реализации пилотных проектов по созданию «единого окна» в рамках ФТС России не выходят на уровень межведомственного взаимодействия, существенно сокращая их позитивное влияние. Во-вторых, остается очень продолжительным время проведения таможенных операций: в нашей стране оно в 10—12 раз больше, чем в Сингапуре и в 5—7 раз — чем в США. В-третьих, одной из наиболее действенных мер по противодействию таможенным нарушениям постулируется обязательная маркировка товаров. Между тем, сама по себе маркировка не решает проблемы занижения таможенной стоимости товара, защиты от незаконного ввоза или недостоверного декларирования, а также приводит к росту конечной стоимости импортных товаров для потребителей.

Таким образом, можно заключить, что предпринимаемые на сегодняшний день меры являются недостаточными и нуждаются в существенной корректировке. Кроме того, представленные данные убедительно свидетельствуют о том, что ФТС России выступает значимым субъектом обеспечения экономической и информационной безопасности, оказывая существенное регулирующее воздействие на многие бизнес-процессы.

**Мельников Владимир Сергеевич,**
доктор юридических наук, профессор, профессор
Юридического института Российского университета транспорта

## Право интеллектуальной собственности и искусственный интеллект

*Аннотация*. В статье анализируются проблемы, связанные с использованием искусственного интеллекта в сфере интеллектуальной собственности.

[1] Рейтинг стран // URL: https://russian.doingbusiness.org/ru/rankings (дата обращения: 11 января 2021 г.).

Обращается внимание на необходимость внесения изменений в систему авторского права, решение других авторско-правовых проблем. Рассматриваются правовые сложности, вытекающие из того, что машина, робот или программа для ЭВМ не является автором, субъектом авторского права (как и права в целом).

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, искусственная нейронная сеть, авторское право, юридическая ответственность, самообучающиеся программы, робот, правосубъектность.

**Vladimir S. Melnikov**,
doctor of law, professor, professor of Russian University of Transport

## Intellectual property law and artificial intelligence

*Abstract*. The paper examines the problems associated with the use of artificial intelligencein the field of intellectual property. There is a very complex problem of AI's responsibility for actions that cause harm, as it cannot meet its obligations to all its assets, which AI does not have.

*Keywords:* artificial intelligence, artificial neural network, copyright, legal responsibility, self-learning programs, robot, legal personality.

В настоящее время использование искусственного интеллекта становится почти повсеместным. Согласно докладу Всемирной организации интеллектуальной собственности (ВОИС) «Тенденции развития технологий — искусственный интеллект», который был опубликован в январе 2019 г., имеется 20 наиболее продвинутых областей человеческой деятельности, где искусственный интеллект активно внедряется. Юриспруденция кратко затронута в указанном докладе только в связи с перечисленными направлениями деятельности, но не в качестве самостоятельного объекта изучения.

Вместе с тем развитие искусственного интеллекта и робототехники предъявляет серьезные вызовы для права в целом и для законодательства об интеллектуальной собственности в частности. Так, одним из важнейших правовых вопросов, связанных с развитием данной области науки и техники, является юридическая ответственность за вред, причиненный действиями роботов, а также возможность их правовой автономии, т.е. наделения правосубъектностью.

Искусственный интеллект может серьезным образом изменить систему авторского права, так как не ясно, как квалифицировать произведения литературы и искусства, созданные роботами и/или программами, работающими на основе искусственного интеллекта. Однако есть и другие авторско-правовые проблемы, которым не уделяется достаточно внимания в публичных заявлениях и публикациях на данную тематику. Так, возникает вопрос принадлежности прав на часть программного кода, созданного самой самообучающейся компьютерной программой.

Отличительной особенностью компьютерных программ на основе искусственного интеллекта является их способность к автономному, т.е. без дополнительного участия человека, самообучению на основе имеющейся в этом процессе информации.

Таким образом, искусственный интеллект можно определить как машины (роботы) и/или программы (компьютерные программы), которые направлены на решение интеллектуальных задач, как если бы такие задачи решал человек. С искусственным интеллектом тесно связано такое понятие, как «нейронные сети». Искусственная нейронная сеть (ИНС) — математическая модель, а также ее программное или аппаратное воплощение, построенное по принципу организации и функционирования биологических нейронных сетей — сетей нервных клеток живого организма[1].

В связи с применением ИИ в области авторского права возникают два серьезных вопроса: кому принадлежит новый код самообучающейся программы, в котором воплощен «опыт работы» такой программы, и вопрос принадлежности прав на произведения, создаваемые такими программами и роботами.

В соответствии с п. 1 ст. 1259 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) объектами авторских прав являются произведения науки, литературы и искусства, а также программы для ЭВМ. Чтобы охраняться авторским правом произведение должно носить творческий характер и быть выражено в объективной форме. В связи с тем, что одним из признаков ИИ является способность решать творческие задачи подобно человеку, то исходя из формальных признаков можно предположить, что результат работы робота или про-

[1] https://ru.wikipedia.org/wiki/Искусственная_нейронная_сеть

граммы для ЭВМ может являться произведением. В соответствии со ст. 1257 ГК РФ автором произведения науки, литературы или искусства признается гражданин, творческим трудом которого оно создано. Таким образом, в соответствии с законом автором произведения науки, литературы и искусства может являться только человек (гражданин), но не машина или программа для ЭВМ, хотя нематериальный объект, созданный такой программой или машиной, и может обладать признаками объекта авторских прав.

Если опустить тот факт, что имитация творческой деятельности машиной и программой для ЭВМ еще не является таковой деятельностью, так как не является деятельностью человеческого разума, то все правовые сложности проистекают из того, что машина, робот или программа для ЭВМ не является автором, субъектом авторского права (как и права в целом). Ведь если объект будет признан произведением (объектом авторского права) только будучи созданным творческим трудом автора (человека), то без автора и объектом авторских прав такой объект быть не может, несмотря на наличие всех формальных признаков произведения. Таким образом, все проблемные вопросы могут быть сняты, если признать роботов и программы для ЭВМ субъектами права.

С доктринальной и прикладной позиции ИИ иногда рассматривается не столько как объект, сколько в качестве субъекта, участвующего в общественных отношениях, коль скоро, как утверждается, он способен проявлять разумное поведение, свойственное человеку.

Вопросы здесь рождаются в сугубо правовой плоскости: если робот занимается покупками, производит другие юридически значимые действия, означает ли это то, что он обладает совокупностью юридических прав и обязанностей, иными словами — правоспособностью и договороспособностью, аналогичной человеку? Возникает ли при реализации надлежащих прав ответственность, в частности, за приобретение товаров, запрещенных или ограниченных в гражданском обороте? Перед кем отвечает производитель или продавец товаров и услуг? Ответы на поставленные и иные вопросы могут быть различными в зависимости от угла зрения на проблему. Так, И. В. Понкин пишет: «...даже юридические лица имеют некоторые права (к примеру, собственность корпораций защищается от изъятия без справедливой компенсации), то есть что не физические лица могут иметь граж-

данские права, может субъективно поддерживать умозаключение, что искусственный интеллект тоже может претендовать на определенные права»[1].

Его поддерживает П. М. Морхат, полагающий, что мы находимся на пороге целесообразности признания ИИ правосубъектным; новая концепция электронного лица вполне позволяет это сделать без лишних трудностей. «Следствием наделения юнитов искусственного интеллекта правосубъектностью будет то, что такие устройства будут иметь не только права, но и обязанности. При этом цель наделения актора правосубъектностью заключается в том, чтобы позволить ему иметь определенные правовые последствия своих действий и ощущать на себе воздействие правовой системы»[2]. Правда, П. М. Морхат делает оговорку: правосубъектность подразумевает наличие осознанного выбора поведенческой линии[3].

Поэтому не менее аргументированным выглядит обратное мнение. Его сторонники замечают, что любое разумное поведение человека условно подразделяется на рациональное и эмоциональное. В первом случае оно выражается в принятии обдуманных решений с последующим совершением взвешенных поступков с прогнозируемым результатом; во втором — ко всему перечисленному присоединяются эмоции и чувства. Как правило, в норме разумное поведение человека всегда сочетает в себе обе составляющие — рациональную и эмоциональную, что позволяет учитывать соблюдение правил морали, этики и нравственности. Наряду с этим сама по себе разумность деятельности у здорового индивида детерминируется его сознанием, т.е. таким состоянием психики, при котором человек адекватно мыслит и переживает разнообразные события, рефлексивно реагирует на них, отдает себе верный отчет в том, что он делает[4].

---

[1] *Понкин И. В.* Искусственный интеллект с точки зрения права // Вестник РУДН. Серия: Юридические науки. 2018. Т. 22. № 1. С. 96.

[2] *Морхат П. М.* Юнит искусственного интеллекта как электронное лицо // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Юриспруденция. 2018. № 2. С. 62—63.

[3] Там же. С. 63.

[4] См.: *Кляшторный А. С.* Критическое осмысление онтологических оснований концепции «сильного» искусственного интеллекта в контексте проблематики теории действия Х. Йоаса // Уральская аналитическая конференция. Екатеринбург, 2014. С. 106—117.

Проще говоря, приверженцы излагаемого мнения настаивают на том, что у ИИ, в отличие от человека, отсутствует психическая рефлексия и сознание, в этой части такой интеллект не является антропоморфным и правосубъектным. Здесь *anthropomorphisme* есть лишь мифическое желание придать ИИ некоторые свойства и образ человека. На самом деле пока он не способен оценивать объективные факты и сведения о них с той степенью полноты, глубины и палитры психического разнообразия, с какой это делает человек[1].

Если резюмировать, то на первый взгляд вполне допустимо присоединяться к доводам о том, что ИИ невозможно наделить правосубъектностью по причине ее сопряженности с наличием сознания, т.е. ИИ не есть участник гражданских правоотношений. Вместе с тем в цивилистике a priori не отрицается, что правосубъектностью обладают люди без сознания, несовершеннолетние, душевнобольные, а также юридические лица, что не мешает им быть носителями гражданских прав и обязанностей[2]. Стало быть, сознание, как способность полноценно мыслить, не является первичным и самодостаточным условием возникновения правосубъектности; оно имеет значение для иного — выявления того, насколько то или иное поведение разумно.

Очевидно, что ИИ вполне может быть правоспособным по аналогии с правоспособностью юридического лица (по своей сути являющегося юридической фикцией), не обладающего ни волей, ни сознанием (так же, как и ИИ)[3] и действующего в гражданском обороте через свои органы и уполномоченных субъектов. Однако при этом возникает очень сложная проблема ответственности ИИ или третьих лиц за действия, причиняющие вред[4], поскольку юридическое лицо отве-

---

[1] Подробнее об этом см.: Разумное поведение и язык / под ред. А. Д. Кошелева, Т. В. Черниговской. М., 2008.

[2] *Покровский И. А.* Основные проблемы гражданского права. Пг., 1917. С. 120—122.

[3] Интересно, что среди представителей технических специальностей спор, поднятый А. Тьюрингом в известной статье «Вычислительные машины и интеллект», опубликованной в 1950 г., по поводу способности машины мыслить, как человек, не утихает до сих пор. Подробнее об этом см.: *Потапов А. С.* Технологии искусственного интеллекта. СПб., 2010. С. 4.

[4] См.: *Морхат П. М.* Ответственность третьих лиц за совершение юнитами искусственного интеллекта причиняющих вред действий // Государственная служба и кадры. 2018. № 3. С. 47—49.

чает по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом, которого у ИИ нет.

В России законодательное регулирование ИИ находится на стадии становления. Президент РФ поручил Правительству РФ разработать национальную стратегию в области искусственного интеллекта[1]. Иными словами, несмотря на все усилия, в настоящее время системное юридическое регламентирование исследуемых общественных отношений отсутствует.

**Овечкин Александр Петрович,**
доктор философских наук, профессор, профессор кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Российского университета транспорта

## Проблемы правового обеспечения цифровизации экономики

*Аннотация*. Реализация задач по ускоренному развитию экономики и социальной сферы предполагает большую и сложную работу по цифровизации всей экономической сферы, созданию соответствующей правовой среды. Переход на «цифру» потребует значительной перестройки законодательства. Уже сегодня дают о себе знать проблемы. связанные с определением самого понятия цифровой экономики, усиливающего отставания правовой базы от темпов развития и внедрения цифровых технологий в практику, соотношения запретов, ограничений и разрешений. Именно некоторые из этих вопросов и рассматриваются в данной статье.

*Ключевые слова:* цифровизации экономики, информационное общество, правовая цифровая среда.

**Alexander P. Ovechkin,**
Doctor of Philosophy, Professor, Professor of the Chair “Administrative Law, Environmental Law, Information Law” of Russian University of Transport

[1] См.: В России создается национальная стратегия в области искусственного интеллекта // URL: https://habr.com/ru/post/442024/ (дата обращения: 1 мая 2020 г.).

## Problems of legal support for the digitalization of the economy

*Abstract*. The implementation of the tasks for the accelerated development of the economy and the social sphere involves a large and complex work on the digitalization of the entire economic sphere, the creation of an appropriate legal environment. The transition to «digital» will require a significant restructuring of the legislation. Problems are already making themselves felt today. related to the definition of the concept of the digital economy, which increases the lag of the legal framework from the pace of development and implementation of digital technologies in practice, the ratio of prohibitions, restrictions and permits. It is some of these issues that are discussed in this article.

*Keywords:* digitalization of the economy, information society, legal digital environment.

Современная наука выводит на совершенно новый уровень управленческие, производственные, технические и технологические процессы, отношения между людьми. Внедряемые новшества в корне меняют многие стороны человеческой жизни, предпринимательской деятельности. Нынешний мир вступает с новую эпоху — эпоху цифровизации, в который на второй план отодвигается экономика, построенная на сырьевых ресурсах, а на передовые позиции уверенно выходит цифровая экономика, построенная на совершенно иных информационных технологиях, определяющих все сферы общественного развития. Глобальный переход бизнеса на «цифру» революционно меняет подходы к выбору видов предпринимательской деятельности, возможностям и способам получения прибыли. Большой толчок цифровизации предпринимательства дала пандемия. Переход на удаленные формы работы, перенос в виртуальное пространство многих процессов, связанных с разработкой, производством и сбытом товаров становятся повседневным явлениями. «Транспортный комплекс активно адаптируется к новым хозяйственным и социальным реальностям, достижениям научнотехнического прогресса. Уже сегодня здесь реализуется целый ряд масштабных проектов по созданию информационных систем нового поколения»[1]. Современный мировой финан-

[1] *Мамина О.И* Цифровизация государственного контроля (надзора) в сфере транспорта как направление современной реформы контрольно-надзорной деятельности//Транспортное право и безопасность. 2020.№ 1(33). С.44.

совый рынок оказывает влияние на появление новых платформенных решений и сервисов для банковского сектора в России[1]. Мир быстро и уверенно погружается в пучину цифровой экономики. Именно в «пучину», потому что цифровая экономика имеет не только положительные стороны, но и несет в себе много неопределенностей, проблем и негативных последствий. Сегодня становится понятным, что тот, кто сможет оптимальным образом воспользоваться преимуществами цифровой экономики, займет и лидирующее положение в ней.

По сути, все современные государства включились в гонку за цифровое лидерство. Хотя, естественно, что у всех из них неодинаковые стартовые условия и потенциальные возможности. К сожалению, наша страна на сегодняшний день не находится в лидерах. По оценкам рейтингового агентства *BCG* (Бостонская консалтинговая компания) по уровню развития цифровой экономики она занимает 39-t место в мире. Хотя ее отставание от развитых государств, по оценкам той же компании, не так велико и составляет 5—7 лет. Однако, если не будут приняты кардинальные меры, то через пять лет это отставание уже составит 15—20 лет. Хотя, конечно, в точности этих расчетов можно и усомниться, но бесспорными лидерами являются США и Китай. В то же время в нашей стране имеются потенциальные возможности изменить сложившееся положение дел в лучшую сторону за счет сохраняющегося мощного научного и интеллектуального потенциала. В целях решения этой проблемы разработана Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017—2030 годы, утвержденная Указом Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203, одной из целей которой является формирование национальной цифровой экономики. Из контекста Стратегии вытекает, что цифровая экономика является частью информационного общества. Однако соотношение понятий информационное общество и цифровая экономика остается пока нерасшифрованной загадкой и не имеет однозначного толкования. Кто-то полагает, что эти понятия вообще не совместимы, кто-то считает, что понятие цифровая экономика значительно шире понятия информационного общества. Так, С. М. Зубарев

[1] См. *Правкин С.А., Смирнова В.В.* Банковские группы и банковские холдинги в системе цифровой архитектуры финансового рынка// Образование и право. — 2020. — №11. — С. 422.

исходит из того, что «информационные технологии, как правило, используются для решения отдельных, частных задач, тогда как цифровые технологии позволяют решать комплекс сверхсложных задач в экономической, социальной, государственно-правовой и иных сферах»[1]. Хотя дефиниция понятия цифровой экономики дается в Стратегии, однако оно носит весьма условный характер, далеко неоднозначно воспринимается в научных кругах, и требует своего уточнения и закрепления в законодательном порядке.

В действовавшей до 12 февраля 2019 г. Программе «Цифровая экономика Российской Федерации» отмечалось, что эта сфера экономики нуждается не только в финансовой, технической и технологической поддержке, но и нормативном регулировании, направленном на формирование новой регуляторной среды. Ее целью является создание благоприятного правового режима для возникновения и развития современных технологий, а также для осуществления экономической деятельности, связанной с их использованием. В «Паспорте национального проекта «Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации» имеется специальный раздел 4.1 Федеральный проект «Нормативное регулирование цифровой среды», основной его задачей является создание системы правового регулирования цифровой экономики, основанной на гибком подходе в каждой сфере, а также внедрение гражданского оборота на базе цифровых технологий. На наш взгляд, речь идет о формировании, фактически, новой отрасли права — цифровое право.

Анализ современного процесса формирования цифрового законодательства позволяет выделить ряд возникающих в этой сфере проблем, с которыми сталкивается не только наша страна, но и другие государства.

Во-первых, это скорость принятия законодательных актов. Нынешняя практика показывает, что во временном пространстве правовое регулирование значительно отстает от темпов разработки и внедрения цифровых технологий. По некоторым оценкам с момента инициирования до принятия закона в среднем уходит три года[2]. Есте-

[1] *Зубарев С. М.* Правовые риски цифровизации государственного управления // Актуальные проблемы российского права. 2020. № 6. С. 25

[2] *Шипов С. В.* Экспериментальные правовые режимы в условиях цифровой экономики // В кн. Основные тренды развития цифровой экономки в финансовой сфере. Пра-

ственно, что за этот период цифровые технологии уходят далеко вперед. Отставанием правового регулирования нередко пользуются различного рода правонарушители, создавая мошеннические цифровые технологии. Можно было бы порекомендовать создавать нормативные акты в опережающем режиме. Но и здесь возникает проблема. Дело в том, что цифровые технологии несут в себе большие риски и неопределенности, которые очень сложно предсказать заблаговременно и, тем более, купировать их в правовом порядке. Более того, сложность, не предвидение и ошибочные оценки этих рисков и неопределенностей приводят к ошибкам в правовом регулировании.

Во-вторых, в создании правовой цифровой среды следует с оптимальных позиций подходить к соотношению разрешений и запретов. Это одна из наиболее болезненных проблем современного законодательства. С одной стороны, бесконтрольное нерегулируемое использование цифровых технологий может привести к серьезным негативным последствиям. Но с другой стороны, и чрезмерная зарегулированность может становиться тормозом для развития цифровых технологий. Основная сложность заключается в том, как правовыми способами обеспечить совмещение свободы в цифровой сфере с защитой прав потребителей цифровых услуг. В обиходе появилось выражение гибридного регулирования, предполагающего сочетание в себе императивных и диспозитивных законодательных требований, использование технических стандартов, инструментов саморегулирования.

В-третьих, на современном рынке предлагается большое количество разнообразных цифровых услуг. По мнению многих специалистов далеко не все из них являются востребованными. Но отличить те из них, которые востребованы, а которые нет, дело также весьма сложное. У значительного числа специалистов серьезные сомнения вызывают имеющие место попытки навязать использование цифровых технологий там, где в них либо нет нужды, либо они неоправданно дороги. Внедрение подобных технологий ведет к безосновательному расходованию финансового, организационного и правового потенциала.

---

вовые аспекты регулирования и практического применения. М. : Издание Государственной Думы, 2019. С. 15.

Решение многих проблем, связанных с цифровой экономикой, усматривают в создании получивших в последнее время большую популярность, так называемых регуляторных «песочниц». Их суть сводится к созданию особых зон, где действует специальный правовой режим, дающий возможность хозяйствующим субъектам проводить в экспериментальном порядке разработки и внедрение различных новшеств. По сути, в них проводится проверка на жизнеспособность как самих новшеств, так и регуляторной среды. Создание таких песочниц осуществляется не только за рубежом, но и в нашей стране. Так, в соответствии с Федеральным законом от 27 ноября 2018 г. № 422-ФЗ с 1 января 2019 г. в городе федерального значения Москве, в Московской и Калужской областях, а также в Республике Татарстан (Татарстан) был проведен эксперимент по установлению специального налогового режима «Налог на профессиональный доход», который показал свою жизнеспособность и был распространен на все субъекты РФ. Однако современная практика показывает, что создание таких «песочниц» не может базироваться на отдельных законах или иных нормативных актах, необходимо создание общего механизма установления экспериментальных правовых режимов. В целях создания такого общего был разработан и представлен в Государственную Думу законопроект «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации». Однако Закон так и не принят.

Таким образом, формирование правовой цифровой среды является одним из важнейших условий дальнейшего внедрения цифровых технологий, их юридической защиты и обеспечения безопасности.

**Литература**


1. Зубарев, С. М. Правовые риски цифровизации государственного управления // Актуальные проблемы российского права. — 2020. — № 6. С. 23— 32.
2. Мамина, О. И. Цифровизация государственного контроля (надзора) в сфере транспорта как направление современной реформы контрольно-надзорной деятельности // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1(33). — С. 39—47.
3. Правкин, С. А. Банковские группы и банковские холдинги в системе цифровой архитектуры финансового рынка / С. А. Прав-

кин, В. В. Смирнова // Образование и право. — 2020. — № 11. — С. 422—427.
4. Шипов, С. В. Экспериментальные правовые режимы в условиях цифровой экономики // Основные тренды развития цифровой экономки в финансовой сфере. Правовые аспекты регулирования и практического применения. М.: Издание Государственной Думы, — 2019. С. 15— 22.

**Аль Али Насер Абдель Рахим,**
кандидат юридических наук, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта

## Правосубъектность искусственного интеллекта: правовые проблемы и подходы

*Аннотация*. В статье рассматривается проблемы и тенденции определения правосубъектности искусственного интеллекта и его ответственности. В статье рассмотрены различные подходы к наделению правосубъектности искусственного интеллекта на теоретическом и законодательном уровне. Автор делает вывод, что в настоящее время до конца не разработан вопрос правосубъектности искусственного интеллекта и вопрос ответственности искусственного интеллекта, для решения данных проблем требуется на универсальном уровне принять Типовой закон об искусственном интеллекте для гармонизации и совершенствования национальных законов.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, правосубъектность, электронное лицо, ответственность.

**Al Ali Naser Abdel Raheem**
PhD in Law, Associate Professor of the Chair of “Administrative Law, Environmental Law, Information Law” of the Law Institute of Russian University of Transport

## Legal personality of artificial intelligence: legal problems and approaches

*Abstract*. The article examines the problems and tendencies of determining the legal personality of artificial intelligence and its responsibility. The article dis-

cusses various approaches to giving legal personality to artificial intelligence at the theoretical and legislative levels. The author concludes that currently the issue of legal personality of artificial intelligence and the issue of responsibility of artificial intelligence have not been fully developed; to solve these problems, it is required to adopt a Model Law on Artificial Intelligence at a universal level to harmonize and improve national laws.

*Keywords:* artificial intelligence, legal personality, electronic person, responsibility.

**Введение.** Искусственный интеллект (далее — ИИ) стал играть важную роль в обществе, так как он используется в различных областях, таких как: юридические, медицинские, военные и многих других областях**.** Несмотря на множество преимуществ технологии ИИ, она порождает множество проблем, особенно в отношении соответствия действующего законодательства и его способности учитывать уникальные характеристики технологии ИИ. Поэтому использование ИИ вызывает множество опасений и вопросов. Все эти риски, которые могут возникнуть в результате использования программ ИИ, заставляют нас серьезно задуматься о правовом регулировании использования искусственного интеллекта**.** В настоящее время все более актуальным становится вопрос возможного признания правосубъектности искусственного интеллекта. В данной статье будут рассмотрены проблемы, тенденции, некоторые теоретические подходы и нормативные правовые акты к наделению искусственного интеллекта правосубъектностью.

**Цель.** Цель данной статьи заключается в правовом анализе возможности установления правосубъектности искусственного интеллекта и его ответственности.

**Материалы и метод.** Материалом для исследования послужили работы зарубежных и российских авторов и исследователей в области правового регулирования искусственного интеллекта, таких как Морхат П. М, Солайман С. М., Хавьер Эредиа, Тим малган, Мария Хосе Сантос Гонсалес, Патрик Хаббард и др. В данном исследовании рассматриваются директива ЕС и национальные законодательства некоторых государства об определении правосубъектности искусственного интеллекта и его ответственности.

Методологическую основу исследования составили методы анализа, обобщения, научной абстракции, сравнительно-правовой метод и метод толкования.

**Результат проведенного исследования.** Анализ имеющиеся научная литература и нормативно-правовую базу показал, что в настоящее время до конца не разработан вопрос правосубъектности искусственного интеллекта и его ответственности. Автор утверждает, что для решения данной проблемы требуется на универсальном уровне принять Типовой закон об искусственном интеллекте для гармонизации и совершенствования национальных законов. Цель такого закона заключается в решении проблем, связанных с нынешним состоянием национальных законов об искусственном интеллекте, наделение искусственного интеллекта правосубъектностью.

**Вопросы правосубъектности искусственного интеллекта.** ИИ уже доказал свою способность к выполнению различных функций и задач, изначально относимых исключительно человеческим. А взрастающее сходство между человеком и ИИ в конечном счете может потребовать необходимость юридического признания юнита искусственного интеллекта в качестве «лица» [7, с. 281].

Проблема наделения правосубъектностью ИИ вызывает большой интерес у ученных, уже существует множество научных работ по данному вопросу и при анализе этих работ мы видим, что сформировались различные концепции к наделению его правосубъектности.

Для применения гражданского права имеют принципиальное значение проблемы правосубъектности. «Неслучайно в гражданском праве нормы о правовом положении субъектов выделяются в отдельный раздел, который наиболее тесным образом связан с иными отраслями права: административным, семейным, а также выделяемыми рядом исследователей предпринимательским и корпоративным правом» [1, с. 54].

Некоторые ученые считают, что можно наделять ИИ правосубъектностью, схоже с человеческой. К примеру, Патрик Хаббард подтверждает, что система ИИ может в рамках данного подхода претендовать на что, чтобы иметь определенные способности, хотя он не является человеком, но он может обладать теми же способностями, что и человек, чтобы считаться правосубъектным; что он является, по сути, эквивалентом человека, так как не только способен взаимодействовать с миром, однако обладает необходимым интеллектом и уровнем психологического развития, чтобы быть сущностью, обладающей самосознанием. По его мнению ИИ может иметь определен-

ные права наравне с человеком, необходимые для того, чтобы реализовать свои возможности в качестве автономного существа, а при этом его нельзя рассматривать как собственность, потому что, тогда это сделает его рабом [6, с. 407].

Наделить ИИ правосубъектностью схоже с человеческой на сегодняшний день вызывает сомнение, поскольку вопрос о самосознании ИИ пока не решен. ИИ пока не может иметь те же права и обязанности наравне с человеком из отсутствия у него души, чувств, интересов и свободной воли.

Некоторые ученые категорически против наделения ИИ правосубъектностью, схожей с человеческой опираясь на следующие аргументы:

— ИИ не может в своей деятельности принимать ращения, которые носят нравственный и субъективный характер [8, с. 64];

— ИИ по своей природе не может быть привлечен к уголовной ответственности из-за отсутствия субъективной стороны правонарушения у ИИ и быть не может по той причине, что он не может осознавать последствия своих действия [3, с. 99].

Пономарева ЕВ. Утверждает, что ИИ, а также роботизированные автономные системы не способны быть субъектами права. Они не обладают собственной волей, не имеют собственных интересов, не могут формировать субъективные отношение к совершаемым деяниям, нести ответственность по причине отсутствия вины [10].

Другие ученые предлагают наделение его правосубъектностью юридических лиц.

Так, В. В. Архипова, отмечает, что робот — агент обладает « обособленным имуществом отвечает по своим обязательствам, может от своего имени приобретать и осуществлять гражданские права и нести гражданские обязанности» [2, с. 49].

С. М. Солайман, отмечает, что при рассмотрении вопроса о признании правосубъектности ИИ последние нельзя сравнить с юридическим лицом, поскольку ни одна из концепций правосубъектности юридического лица не применима к роботам. Скорее, ИИ возможно сравнить с животным по критериям автономности самосознания, однако в таком случае он должен также иметь правовой статус, скорее, объекта права. У животных и у роботов отсутствует такой важный элемент правосубъектности, как способность осуществлять права и обязанности [12, с. 179].

Некоторые ученые выдвигают концепцию электронного лица. Данная концепция является новой и по мнению Михалиса Диамантиса, Томаса Гранта и др. использование термина «электронное лицо» указывает на намерение придать некоторым интеллектуальным предметам статус личности, наделенной правосубъектностью [4].

Институт электронного лица не предполагает наделения ИИ правосубъектностью физического лица, а скорее, схож с юридическим лицом. Электронное лицо может иметь сходство с юридическим лицом в том смысле, что оба являются для их владельцев средством достижения определенной цели и существуют, и создаются исключительно в интересах их владельцев. Робот, наделенным правовым статусом электронного лица, не получает внезапно прав и обязанностей, аналогичных человеческим, а владелец робота создает юридическую фикцию, контроль над которой он осуществляет [11].

Ведение отдельного института электронного лица позволит упорядочить эти правоотношения, однако для внедрения электронного лица и обеспечения его функционирования необходимо принять соответствующие меры и стандарты как на национальном, так и на международном уровнях.

Парламент ЕС в феврале 2017 г. принял резолюцию 2015/2103(INL). В своей резолюции признал идее наделить роботов с ИИ статусом электронных личностей.

Статья 29 Модельной конвенции о робототехнике и искусственного интеллекта гласит, что « Роботы могут выступать в гражданском обороте как самостоятельные лица, в том числе выступать собственниками других роботов, если это прямо установлено применимым законодательством».

По мнению П. М. Морхата, «правосубъектность ИИ должна определяться его возможностями и функционально-целевым назначением, а потому ИИ может существовать в правовом пространстве и в качестве объекта права, и в качестве электронного лица, наделенного полной правосубъектностью» [9].

Цель наделения ИИ правосубъектностью заключается не в том, что ИИ пользуется тем же правами что и человек, а в том, чтобы установить лицо, ответственного за ИИ в случае причинение вреда. На сегодняшний день, многие исследователи считают, что ответственность за противоправные действия и бездействия ИИ возлагается на создателя и владель-

ца ИИ. Например, Г. Халлеви утверждает, что привлечь ИИ к уголовной ответственности невозможно из-за того, что он не может осознавать последствия своих неправомерных действий [5].

Необходимо отметить, что ИИ постоянно нуждается в контроле со стороны человека, собственника, пользователя, который, соответственно, и реализует как субъективные права, так и юридические обязанности, совершая правомерные или противоправные поступки. Таким образом, собственники и пользователи приобретают ряд прав и обязанности посредством рассматриваемого объекта, обладающего ИИ. Такой подход практический признан на законодательном уровне.

**Ответственность ИИ.** На сегодняшний день, одними из главных проблем ответственности ИИ является проблема — кто будет нести ответственность за причинение вреда или противоправные действия сам ИИ или его владелец, создатель или программист, а также проблема определения вины ИИ в принятых им решениях.

В мире пока нет специальных комплексных нормативных актов, посвященных ИИ и его ответственностью. Однако, некоторые государства и международные организации в лице ЕС стали разработать и принимать акты, посвященные робототехники. Например, Парламент ЕС в феврале 2017 г. принял резолюцию 2015/2103(INL). В документе содержатся положения о регулировании их ответственности за причиняемый вред. Резолюция акцентирует внимание на невозможности привлечения ИИ к ответственности за причинение вреда третьим лицам. Так, согласно п. «ad» Резолюции 2015/2103 (INL), поскольку в соответствии с действующим законодательством роботы не могут нести ответственность сами по себе за действия или бездействие, которые наносят ущерб третьим сторонам. Ответственность за причинение вреда может возлагаться на одного из так называемых человеческих агентов (английской — *human agent*), а именно: на производителя, оператора, владельца или пользователя искусственного интеллекта. При этом в процессе установления объема ответственности со стороны «агента» одним из главных аспектов определяется факт доказывания возможности прогнозирования негативных последствий их предотвращения. Из этого вытекает, что ЕС исходя из действующего законодательства сформировал стандарт, согласно которому ответственность за причинение вреда может возлагаться на производителя, оператора, владельца или пользователя искусственного интеллекта.

В соответствии со ст. 28 Модельной конвенции о робототехнике и искусственного интеллекта ответственность за выполнение правил функционирования роботов возлагается на создателей роботов, а также на любое лицо, которое может своими действиями повлиять на их выполнение.

В Германии в 2017 г. был принят Закон о дорожном движении Германии для целей использования высокоавтоматизированных автомобилей. Согласно этому закону, водитель и владелец несут ответственность, даже если транспортное средство находится в автоматическом режиме вождения, при этом водители могут избежать ответственности, если они использовали автоматизированный режим вождения. Если причинение вреда произошло не по вине водителя, тогда будет нести ответственность производитель в случае неисправности автомобиля.

В Гражданском кодексе РФ нет норм, регламентирующих ответственность за вред, причиненный ИИ.

Данные проблемы требуют дальнейшую проработку механизмов гражданской, уголовной и административной ответственности в случаях причинения им вреда.

Очевидно, что, несмотря на определенные сложности регулирования деликтных отношений с участием ИИ, следует уже сейчас дополнить действующие законодательства, нормами, которые бы устанавливали правила возмещения вреда, причиненного ИИ. Другими словами, принять нормы, которые бы содержали правила применения различных видов ответственности за новый вид специального деликта.

**Заключение.** Существование ИИ и его использование в различных областях возлагает ответственность на государства и соответствующие международные организации в разработке и принятии Типового закона об ИИ, содержащие в себе положения об определении ИИ, правосубъектности ИИ и ответственности ИИ за совершение противоправных действий. Конечно, усилия государств и других субъектов должны соответствовать призывам к легализации искусственного интеллекта и разработке определенных правил для управления ими, чтобы избежать негативных последствий, которые он может иметь для общества, в дополнение к выпущенным предупреждениям, а также принятие конкретных этических правил, регулирую-

щих внедрение технологий ИИ, а также необходимо выработать международные правила взаимодействия людей в связи с развитием систем ИИ, в том числе этики применения ИИ. Таким образом, вопрос правосубъектности ИИ и ответственности его в юридической науке остается открытым и требует серьезных исследований, и конечно подходы к определению его правосубъектности.

**Литература**


1. Актуальные проблемы гражданского права: учебник / коллектив авторов; под ред. Р.В. Шагиевой. — Москва: ЮСТЦИЯ. —2019.
2. Архипов, В. В. Искусственный интеллект и автономные устройства в контексте права: о разработке первого в России закона о робототехнике / В. В. Архипов, В. Б. Наумов // Труды СПИИ РАН. — 2017. — Т. 6. — № 55. — С. 46—62.
3. Бегишев, И. Р. Сущность искусственного интеллекта и проблемы определения правосубъектности / И. Р. Бегишев, З. И. Хасимова // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Юриспруденция, — 2020. — № 2. С.96-106.
4. Bryson J. J., Diamantis M. E., Grant T. D. Of, For, and By the People: The Legal Lacuna of Synthetic Persons [Электронный ресурс] // University of Bath // URL: http:// www.cs.bath.ac.uk/~jjb/ftp/BrysonDiamantisGrant17-preprint.pdf
5. Halevy G. Liability for Crimes Involving Artificial Intelligence Systems. — Dordrecht: Springer, 2015.
6. Hubbard F. P. «Do androids dream?»: personhood and intelligent artifacts // Temple Law Review. — 2011. — Vol. 83. — P. 405—474.
7. Морхат, П. М. Правосубъектность юнита искусственного интеллекта: некоторые гражданские правовые подходы // Вестник Костромского государственного университета. — 2018. — Т. 24. — № 3. — С. 281.
8. Морхат, П. М. Юнита искусственного интеллекта как электронное лицо // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Юриспруденция. — 2018. — № 2.
9. Морхат, П. М. Правосубъектность искусственного интеллекта в сфере права интеллектуальной собственности: гражданско-правовые проблемы : дис. … докт. юрид. наук. — Москва, 2018.
10. Пономарова, Е. В. Субъекты и квазисубъекты прав: теоретико-правовые проблемы разграничения : дис. ... канд. юрид. наук. — Екатеринбург, 2019. 208 с.
11. Schrijver S. de The Future Is Now: Legal Consequences of Electronic Personality for Autonomous Robots // URL:

http://whoswholegal.com/news/features/article/34313/future-now-legal-consequenceselectronic-personality-autonomous-robots.

12. Solaiman S. M. Legal personality of robots, corporations, idols and chimpanzees: a quest for legitimacy // Artificial Intelligence and Law. — 2017. — Vol. 25. — No. 2. — P. 155—179.

**Батюкова Вера Евгеньевна,**
кандидат юридических наук, доцент, старший научный сотрудник сектора уголовного права, криминологии и уголовного процесса Института государства и права Российской академии наук

## К вопросу об уголовной ответственности за хулиганство на транспорте: вопросы теории и практики

*Аннотация*. В статье дается анализ особенностей квалификации хулиганства на транспорте, а также судебной практики.

*Ключевые слова:* хулиганство на транспорте, ответственность, общественный порядок.

**Vera E. Batyukova**,
Ph.D., associate professor art. Research Fellow, Department of criminal law, criminology and justice issues Institute of State and Law

## On the issue of criminal liability for hooliganism in transport: questions of theory and practice

*Abstract*. The article analyzes the features of the qualifications of hooliganism in transport, as well as judicial practice.

*Keywords*: hooliganism in transport, responsibility, public order.

Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ норма, предусмотренная ст. 213 УК РФ, была дополнена п. «в» следующего содержания: «Хулиганство, то есть грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное: на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования».

Одновременно с этим УК РФ был дополнен новой нормой, предусмотренной ст. 267.1 Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, которая предусматривает ответственность за совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств.

Этих изменений ждали давно, поскольку именно на общественном транспорте, в частности, на бортах воздушного судна, участились случаи нарушения общественного порядка. Понятно, что такие действия вызывают страх, ужас, опасение за жизнь и здоровье пассажиров и членов экипажа, в связи с этим понятны характер и степень общественной опасности, совершаемых действий.

Однако принятые уголовно-правовые нормы, вновь вносят сумятицу в правоприменительную практику. Следуя букве закона, п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ можно применить только в том случае, если виновный на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования грубо нарушил общественный порядок и выразил явное неуважение к обществу. В данном случае грубость нарушения общественного порядка выражается местом его совершения, и этот факультативный признак объективной стороны в данном случае становиться обязательным, т.е. для применения этой нормы правоприменителю необходимо установить, что нарушение общественного порядка произошло на железнодорожном, воздушном, морском, водном или транспорте общего пользования.

Общеизвестным является, что под грубым нарушением общественного порядка, выражающего явное неуважение к обществу в свете постановления Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2007 г. № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений» выражается в умышленном нарушении общепризнанных норм и правил поведения, продиктованном желанием виновного противопоставить себя окружающим, продемонстрировать пренебрежительное отношение к ним. Однако следует помнить, что грубость нарушения общественного порядка выражалась в том, что виновный применял оружие или предметы, используемые в качестве оружия.

Так, на наш взгляд, абсолютно правильно был осужден по п. «в» ч.1 ст.213 УК РФ Ахметшин Р. М., который 12 августа 2017 г. в пери-

од с 21 часа 04 минут до 23 часов 05 минут находился в состоянии алкогольного и наркотического опьянения в вагоне № 26 поезда № 346 сообщением «ст. Адлер — ст. Нижневартовск», следовавшего по перегону «ст. Белорецк — ст. Магнитогорск — Пассажирский», действуя умышленно, из хулиганских побуждений, публично распивал спиртные напитки, справлял естественные надобности в местах общего пользования, а именно в помещении тамбура вагона, громко выражался грубой нецензурной бранью, в том числе в присутствии малолетнего, вел себя нагло, вызывающе, на замечания пассажиров поезда и сотрудников ОАО «РЖД» не реагировал, чем грубо нарушил сложившуюся в обществе на основе правовых, социальных норм, норм морали, нравственности и этики, норм общежития, обычаев и традиций, систему общественных отношений, обеспечивающую правильное, соответствующее принятым в обществе устоям поведение каждого индивида в сфере публичных взаимоотношений, нормальные условия жизни и деятельности граждан, функционирования институтов общества и государства[1].

В данном случае, как нами уже отмечалось, основным признаком объективной стороны становится место совершения преступления, а именно подвижной железнодорожный состав.

Совсем по-иному обстоит дело, когда необходимо применить норму, предусмотренную ст. 267.1 УК РФ. В данном случае необходимо устанавливать, что действия виновного лица, которые совершаются из хулиганских побуждений действий, угрожают безопасности эксплуатации транспортных средств. Тогда встает вопрос об отграничении анализируемых составов преступлений.

Применительно к воздушным суднам безопасность эксплуатации опосредованно устанавливается приказом Минтранса России от 27 марта 2003 г. № 29 «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Требования по авиационной безопасности к эксплуатантам авиации общего назначения”»: «Командир воздушного судна имеет право отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу в части, касающейся обеспечения мер авиационной безопасности, и требовать их исполнения, а также применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении

[1] Материалы уголовного дела № 1-163/2018// https://bsr1.sudrf.ru

лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажа воздушного судна, безопасности полета и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна».

Фактически для применения анализируемой нормы необходимо установить, что действия виновного создают угрозу безопасности жизни и здоровья пассажирам или членам экипажа.

Авторы статьи «Хулиганство, совершенное на транспорте общего пользования»[1] в качестве примера приводят приговор в отношении Кабалова С. Н., который был признан виновным в покушении на захват воздушного судна в целях угона с угрозой применения насилия, опасного для жизни и здоровья. Во время полета он после причинения бортпроводнику В. легкого вреда здоровью из хулиганских побуждений стал угрожать членам экипажа воздушного судна применением насилия, опасного для жизни и здоровья. Кроме того, Кабалов С. Н. одновременно хотел принудить экипаж совершить посадку воздушного судна в указанном им месте. Однако благодаря сопротивлению экипажа преступление не было окончено.

Суд первой инстанции квалифицировал действия Кабалова С. Н. по совокупности преступлений — по ч. 3 ст. 30, п. «в» ч. 2 ст. 211, п. «а» ч. 2 ст. 115 УК РФ. В результате приговор Московского областного суда с участием присяжных заседателей в отношении Кабалова С. Н. был отменен в части осуждения его по ч. 3 ст. 30, п. «в» ч. 2 ст. 211 УК РФ, однако при этом оставлен без изменения в части осуждения его по п. «а» ч. 2 ст. 115 УК РФ — за умышленное причинение легкого вреда здоровью из хулиганских побуждений[2].

В связи с принятием указанного выше Федерального закона в настоящее время Авторы предполагают, что если бы на момент совершения анализируемого преступления действовала норма, предусмотренная п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, то действия виновного в при данных обстоятельствах следовало квалифицировать по совокупности ст. ст. п. «в» ч. 1 ст. 213 УК (хулиганство, совершенное на воз-

[1] *Куприянов Е. И., Майорова Е. И., Яковлева Л. В*. Хулиганство, совершенное на транспорте общего пользования // Российский следователь. 2018. № 4. С. 51—53.

[2] Апелляционное определение Верховного Суда РФ по уголовному делу от 15 апреля 2014 г. № 4-АПУ14-21сп.

душном транспорте) и п. «а» ч. 2 ст. 115 УК РФ (умышленное причинение легкого вреда здоровью)[1].

На наш взгляд в данном случае требуется дополнительная квалификация по ст. 267.1 УК РФ, поскольку эти действия угрожали безопасности эксплуатации воздушного суда.

**Бочкова Светлана Сергеевна,**
доцент, кандидат юридических наук, Департамент правового регулирования экономической деятельности юридического факультета Финансового университета при Правительстве РФ

## Правовое регулирование каршеринговых отношений в условиях цифровизации общественных отношений в России

*Аннотация.* Экономика совместного потребления как современная социально-экономическая модель выступает в качестве относительно нового вектора более эффективного и рационального пользования общественными благами, позволяющего минимизировать затраты отдельных субъектов на удовлетворение возникающих в процессе их жизнедеятельности потребностей путем, как правило, совместного использования данных благ. В статье анализируется содержание отношений в сфере каршеринга, особенности правового регулирования таких отношений перспективы развития каршеринговых отношений в условиях цифровизации экономики.

*Ключевые слова:* экономика совместного потребления, оператор каршеринга, каршеринг как вид краткосрочной аренды.

**Svetlana S. Bochkova**,
Associate Professor, Candidate of Law, Department of Legal Regulation of Economic Activity, Faculty of Law, Financial University under the Government of the Russian Federation

## Legal regulation of car-sharing relations in the context of digitalization of public relations in Russia

[1] *Куприянов Е. И., Майорова Е. И., Яковлева Л. В*. Указ соч.

*Abstract*. The economy of shared consumption as a modern socio-economic model acts as a relatively new vector of more efficient and rational use of public goods, which allows minimizing the costs of individual subjects to meet the needs arising in the course of their life by, as a rule, sharing these goods. The author analyzed the content of relations in the field of car-sharing, the features of the legal regulation of such relations, the prospects for the development of car-sharing relations in the conditions of digitalization of the economy.

*Keywords:* Economy of shared consumption, car sharing operator, car sharing as a type of short-term rental.

Экономика совместного потребления как современная социально-экономическая модель выступает в качестве относительно нового вектора более эффективного и рационального пользования общественными благами, позволяющего минимизировать затраты отдельных субъектов на удовлетворение возникающих в процессе их жизнедеятельности потребностей путем, как правило, совместного использования данных благ. Для такой модели будут характерны следующие черты:

1) *срочность пользования* — пользователи оплачивают полезные свойства товара, которые им удалось извлечь из данного им товара (услуги) в течение ограниченного периода времени, соблюдая правила такого пользования, без необходимости владеть этим товаром на постоянной основе и нести бремя содержания;

2) *перераспределение товаров* — данная экономическая модель предполагает механику содействия обмениванию товарами их владельцами, в рамках которого товар, ставший не нужен своему владельцу, обменивается им с другим пользователем, которому он нужен, на нужный ему самому, имеющийся во владении второго;

3) *«совместный стиль жизни»* — под данным признаком подразумевается возможность делиться не только самим товаром, но и своими знаниями, умениями и временем при условии схожести сферы их применения [7, с. 304].

Следует согласиться с мнением А. Э. Подгайской, «современная трактовка экономики совместного потребления подразумевает использование давно знакомых человечеству инструментов, таких как аренда или принципы, используемые в коммунах, с учетом поправки на развитие новых технологий (прежде всего — Интернета и основанных на его применении двусторонних платформ), которые обеспе-

чили простоту и удобство использования этой модели и способствовали ее распространению» [5, с. 36].

Одним из ярких проявлений экономики совместного потребления можно назвать каршеринг, под которым понимается *сервис по предоставлению автомобилей в личное пользование на определенный промежуток времени с поминутной или иной тарификацией за определенную плату.* Согласно легальному определению, каршеринг — это услуга по предоставлению «легковых автомобилей в краткосрочную (до 24 часов) аренду на основе поминутной тарификации физическим лицам для целей, не связанных с осуществлением такими физическими лицами предпринимательской деятельности» (постановление Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве»).

Моментом зарождения каршеринга определяют 1948 г., когда в Цюрихе был учрежден кооператив *Sefage*, преследовавший цель сделать автомобили более доступными для использования. Сущность функционирования данного кооператива заключалась в объединении людей по территориальному принципу, разделении между ними бремени приобретения определенного количества автомобилей и обеспечении дальнейшего доступа к автомобилям путем их бронирования по телефону, после чего автомобиль возможно было взять со специальной стоянки, получив от него ключи, так называемая модель «fractional carsharing» [2].

Стоит отметить, что вышеприведенная модель функционирования каршеринга является одной из трех основных действующих и в наше время:

*«free-floating»* — наиболее распространенная модель, при которой сдаваемые в аренду автомобили свободно размещаются по городу и могут при этом как взяты в аренду в том месте, где они находятся, так и оставлены в любой допустимой точке зоны завершения аренды;

*«peer-to-peer»* — предлагаемые для аренды автомобили находятся в собственности частных лиц, а не сервисных компаний, предлагающих их для аренды;

*«fractional carsharing»* — люди, объединенные какой-любо территорией или общими интересами, совместно владеют автомобилем [2].

Немаловажно заметить, что уже в 1991 г. была учреждена Европейская ассоциация каршеринга, объединявшая в себе интересы 70 каршеринговых организаций по всей Европе в 1997 г., в июне 1998 г. была также создана Ассоциация каршеринга Германии («*Bundesverband fur organisiertes Autoteilen*») [2]. В каршерингах рассмотренного периода времени начала 1990-х гг. был ряд неудобств, который в большей степени были устранены в новых каршеринговых бизнес-проектах конца 1990-х — середины 2000-х гг. К таким неудобствам относились необходимость бронировать автомобиль по телефону, указывать предполагаемое время аренды и ее завершения, оставлять автомобиль только на специальных парковках или в изначально определенных точках и др. XXI же век для каршеринга обозначился повсеместной компьютеризацией и модернизацией, выразившейся в создании специальных приложений и интернет-ресурсов для бронирования автомобилей, установления систем *GPS*-навигации и телеметрии в автомобили, бортовых компьютеров, введения смарт-карт для получения доступа к автомобилям и многое др.

В 2012 г. каршеринг появляется в Россию в лице компании «Anytime» [6]. Широкое же распространение и популярность каршеринг в России начал получать с 2015 г., когда на рынок вошли еще несколько крупных игроков рынка, в числе которых «*YouDrive*», «Делимобиль», «*BelkaCar*» и др. Основная же конкуренция в данный момент складывается между крупнейшими каршеринговыми операторами в России: уже названные «Делимобиль», «*BelkaCar*» и вошедшим на рынок в феврале 2018 г. «Яндекс.Драйв».

В целях краткости изложения материала, сравнительные характеристика договоров наиболее близких по своему содержанию к договору каршеринга приводятся в таблице «Сравнительно-правовая характеристика договора аренды транспортного средства, договора проката и договора каршеринга». Безусловно, наиболее близкими по своему правовому регулированию моделями договоров к договору каршеринга выступают договор проката (пар. 2 гл. 34 ГК РФ) и договор аренды транспортного средства без экипажа (подр. 2 пар. 3 гл. 34 ГК РФ). В связи с этим наиболее целесообразно проследить особенности договора каршеринга при проведении аналогии с вышеуказанными видами договоров, которые в отличии от договора каршеринга четко урегулированы ГК РФ.

*Таблица 1*

**Сравнительно-правовая характеристика договора аренды транспортного средства (ТС), договора проката и договора каршеринга**

| № п/п | Критерий /Договор | Аренда ТС без экипажа (подр. 2 пар. 3 гл. 34 ГК РФ) | Прокат (пар. 2 гл. 34 ГК РФ) | Договор каршеринга |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Предмет | ТС | Движимые непотребляемые вещи, используемые преимущественно для потребительских целей | ТС и услуги, вытекающие из возможности пользования сервисом |
| 2 | Стороны | Физические и юридические лица (без ограничений) | Арендодатель — индивидуальный предприниматель, физическое лицо (предпринимательская цель) Арендатор — физическое лицо (потребительская цель) | Арендодатель — как правило, юридическое лицо Арендатор — физические и .юридические лица |
| 3 | По моменту заключения | Реальный | Консенсуальный | Консенсуальный (предмет передается не в момент заключения договора, а в момент требования арендатора, выраженного через мобильное приложение) |
| 4 | По наличию обязанности заключения | Непубличный | Публичный | Непубличный |

| № п/п | Критерий /Договор | Аренда ТС без экипажа (подр. 2 пар. 3 гл. 34 ГК РФ) | Прокат (пар. 2 гл. 34 ГК РФ) | Договор каршеринга |
|---|---|---|---|---|
| | договора с любым обратившимся лицом | | | |
| 5 | Срок | Бессрочно | До одного года | Бессрочно (но транспортное средство может быть взято в аренду на срок не более 24 часов) |
| 6 | Форма | Письменная | Письменная | Электронная (обмен электронными сообщениями) |
| 7 | Обязанность по содержанию ТС | Арендатор | Арендодатель | Арендодатель |
| 8 | Возможность сдачи в субаренду | Есть | Отсутствует | Отсутствует |
| 9 | Применение ст. 621 ГК РФ | Преимущественное право на заключение договора аренды не применяется | | |

Перспективы правового регулирования каршеринга в России отталкиваются от проблематики его недостаточности и неопределенности, выражающейся в отсутствии специального регулирования, причастности к какому-либо из существующих видов договоров, сложностях с применением законодательства о защите прав потребителей и многим другим. Следовательно, основной вектор разрешения вышеобозначенной проблематики развивается в направлении создания специального закона, способного урегулировать все необходимые для правовой жизнеспособности каршеринга вопросы, и/или внесении изменений в действующее законодательство для целей учета новизны

данного явления и адаптирования существующих правовых регуляторных моделей к его принятию под их поле правового воздействия.

Так, инициативы о необходимости создания специального федерального закона о каршеринге высказываются со стороны операторов краткосрочной аренды автомобилей, в рамках которых следуют предложения по установлению понятийного аппарата, правил и стандартов использования сервисов каршеринга [1].

Наравне с потребностью в создании специального закона о каршеринге также прослеживается необходимость в определении правовой природы договора каршеринга путем отнесения к договору аренды транспортных средств, договору проката (с внесением соответствующих изменений в данные параграфы, которые позволили бы руководствоваться законодательными началами при оценке условий договоров) или отдельному договору, поименованному ГК РФ с отсылкой к специальному федеральному регулированию законом.

Одним из направлений развития каршеринга и его правового регулирования является идея о создании единого реестра пользователей и каршеринговых компаний, который бы позволил упростить процедуры регистрации пользователей, обеспечил бы возможность учета недобросовестных пользователей, допустивших серьезные нарушения условий договоров в других компаниях и др. [4, с. 117]. При соблюдении требований о безопасности персональных данных и иных требований законодательства данное предложение представляется целесообразным, что связано с возможностью защитить интересы как операторов каршеринга, так и самих пользователей путем наличия указанного реестра со сведениями, являющимися абсолютно достоверными и доступными для ограниченного круга лиц.

На основе вышеизложенного представляется разумным говорить о необходимости введения правового регулирования наиболее существенных элементов правоотношений в сфере каршеринга, возникающих между пользователями сервисов каршеринга, операторами сервисов каршеринга и государством/муниципалитетом. Наиболее целесообразным выражением данного правового регулирования видится создание специального федерального закона и внесение соответствующих изменений в ГК РФ для обеспечения законодательного регулирования общественных отношений, возникающих в рамках каршеринга.

**Литература**

1. Агумава, Ф. Каршеринг предлагают урегулировать законом // Парламентская газета. — 2019 // URL: https://www.pnp.ru/social/karshering-predlagayut-otregulirovat-zakonom.html (дата обращения: 31 января 2021 г.).
2. Еганян, К. Как появился каршеринг? Краткая история // Трушеринг. — 2018 // URL: https://truesharing.ru/tp/11358/ (дата обращения: 31 января 2021 г.).
3. Киселева, А. И. Проблемы правового регулирования договора каршеринга [Конференция] // Эволюция российского права. — 2019.
4. Кориненко, Р. И. Исследование основных параметров, влияющих на развитие каршерингового сервиса в Санкт-Петербурге [Конференция] // Научная сессия ГУАП. — 2018.
5. Подгайская, А. Э. Экономика совместного потребления: зарубежный и отечественный опыт // Общество и экономика. — 2017. — № 2.
6. Поддубчак, Я. Учимся считать: сколько всего каршерингов в России, и кто был первым? // Трушеринг. — 2017 // URL: https://truesharing.ru/tp/2029/ (дата обращения: 31 января 2021 г.).
7. Хузина, Р. Р. Определение экономики совместного потребления [Журнал] // Аллея науки. — 2018. — № 7 (23). — С. 235—236.

**Волков Владимир Федорович,**
кандидат военных наук, доцент, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта

**Рудакова Елена Николаевна,**
доктор политических наук, доцент, профессор кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта

## Основные тенденции цифровизации коммуникаций таможенных органов в современных условиях

*Аннотация*. В статье изложены достижения деятельности Федеральной таможенной службы и таможенных органов Российской Федерации при выполнении ими фискальной и правоохранительной функций. Раскрыты основные направления и тенденции развития и использования цифровых ин-

формационных таможенных технологий, вопросы коммуникации в деятельности таможенных органов, взаимодействия между таможенными органами, с государственными органами, иными органами и организациями государств-членов Евразийского экономического союза.

*Ключевые слова:* цифровизация, автоматизация, информационные таможенные технологии, программные средства, администрирование, транспортно-логистическая инфраструктура, взаимодействие, Евразийский экономический союз.

**Volkov Vladimir F.**,
Candidate of Military Sciences, Associate Professor, Associate Professor
Department of «Customs law and organization of customs Affairs»,
Russian University of Transport

**Rudakova Elena N.**,
doctor of political science, associate Professor, Professor Department
of «Customs law and organization of customs Affairs»,
Russian University of Transport

## Main trends in digitalization of communications of customs authorities in modern conditions

*Abstract*. The article describes the achievements of the activities of the Federal Customs Service and the customs authorities of the Russian Federation in the implementation of fiscal and law enforcement functions. Disclosed the main directions and trends in the development and use of digital information customs technologies, communication issues in the activities of customs authorities, interaction between and customs authorities, with state bodies, other bodies and organizations of the Eurasian Economic Union.

*Keywords:* digitalization, automation, customs information technology, software, administration, transport and logistics infrastructure, interaction, Eurasian Customs Union.

Современный мир претерпевает изменения, обусловленные переходом к полицентричной системе международных отношений. Этот процесс сопровождается стремительным развитием процессов глобализации, ростом доли торговли промежуточными товарами в глобальной торговле. Структура международной торговли продолжает

усложняться. Отрасли «перемещаются» в высокотехнологичную, наукоемкую сферу с растущим удельным весом секторов услуг. Усиливается фактор эффективного участия экономик в цепочках добавленной стоимости как драйвера экономического роста и интеграции в глобальную торговлю.

С учетом развития транспортно-логистической инфраструктуры в крупных транспортных узлах обеспечено перераспределение таможенных операций между таможенными органами внутри страны и таможенными органами в приграничных субъектах Российской Федерации.

Проведено масштабное реформирование системы таможенных органов с концентрацией декларирования товаров в центрах электронного декларирования.

Автоматизация совершения таможенных операций выходит на качественно иной уровень.

Введено обязательное предварительное информирование в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) всеми видами транспорта.

Реализовано применение обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при транзите товаров по территории Российской Федерации в электронном виде.

Регистрация деклараций на товары и выпуск товаров, в отношении которых не выявлены риски нарушения законодательства, осуществляется преимущественно в автоматическом режиме.

Внедряется единый механизм таможенного и налогового администрирования, а также валютного контроля, основанный на применении интегрированных информационно-телекоммуникационных технологий федеральных органов исполнительной власти, подведомственных Минфину России.

Реализована возможность уплаты плательщиками таможенных пошлин, налогов, денежных средств на единый лицевой счет и его использование при совершении таможенных операций вне зависимости от того, в какой таможенный орган подана декларация на товары.

Создаются условия для полного перехода на электронный документооборот таможенных органов, участников внешнеэкономической деятельности, министерств и ведомств, банковского сектора при со-

вершении операций по уплате таможенных пошлин, налогов и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы, а также при администрировании обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин и организации взыскания задолженности по уплате таможенных платежей, пени.

Обеспечена возможность получения плательщиком таможенных пошлин, налогов информации о состоянии его единого лицевого счета, справочной информации о движении денежных средств и их расходовании в режиме времени, близком к реальному, что позволило минимизировать случаи отказа в выпуске товаров в связи с отсутствием денежных средств.

Реализуется возможность оказания в электронном виде государственных услуг по соответствующим направлениям деятельности.

Минимизировано время совершения таможенных операций, связанных с принятием обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, за счет реализации перехода на применение электронных технологий.

В течение последних лет проводится комплекс мероприятий, направленных на совершенствование таможенного администрирования.

В настоящее время в большей степени по основным направлениям деятельности таможенных органов сформирована международная и национальная нормативная правовая база, направленная на реализацию положений Таможенного кодекса ЕАЭС и Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Таможенные органы в целях выполнения возложенных на них задач и осуществления функций взаимодействуют между собой, а также с государственными органами, иными органами и организациями государств-членов ЕАЭС путем обмена информацией на регулярной основе в электронной форме, технически реализуя технологические карты межведомственного взаимодействия в рамках организации системы межведомственного электронного взаимодействия ФТС России с другими уполномоченными федеральными органами исполнитель-

ной власти в части информационного обмена документами (сведениями) в электронном виде.

Информационные системы и информационные технологии используются таможенными органами в целях обеспечения выполнения возложенных на них задач, в том числе для обмена информацией в электронном виде с федеральными органами исполнительной власти, иными органами и организациями, для предоставления государственных услуг населению и участникам внешнеэкономической деятельности, иным заинтересованным лицам.

Предоставление государственных услуг и исполнение государственных функций в электронном виде осуществляются в том числе с использованием инфраструктуры, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций в электронном виде, и ее компонентов.

Одним из ключевых проектов, реализуемых в целях обеспечения интеграционных процессов во всех сферах, затрагивающих функционирование ЕАЭС, является реализация комплекса мероприятий, направленных на обеспечение информационного взаимодействия с использованием информационно-коммуникационных технологий и трансграничного пространства доверия в рамках союза. На основе расширения функциональных возможностей интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли проводятся работы по созданию, обеспечению функционирования и развития интегрированной информационной системы ЕАЭС. Одной из основных задач данной системы является организация межгосударственного обмена данными и электронными документами при реализации общих процессов в рамках ЕАЭС. В настоящее время предусмотрена реализация более 75 общих процессов, из них более трети затрагивает компетенцию таможенных органов пяти государств.

В идеологию системы заложены информационно-аналитическая поддержка пользователей уполномоченных органов государств — членов ЕАЭС, формирование общих информационных ресурсов ЕАЭС, осуществление на безвозмездной основе информационного обмена данными, использование ее при реализации механизма «единое окно» и электронная форма взаимодействия между уполномочен-

ными органами, уполномоченными органами и Евразийской экономической комиссией при осуществлении различных видов государственного контроля. Реализация этого проекта создаст принципиально другие условия работы различных органов власти и пользователей системы на пространстве ЕАЭС.

Кроме того, запущены процессы создания систем цифрового взаимодействия государств — членов ЕАЭС с третьими странами.

В рамках ЕАЭС утверждена цифровая повестка до 2025 г. Цифровая повестка ЕАЭС — это стратегическое направление развития экономики государств — членов ЕАЭС, которое определяет круг актуальных задач по цифровому преобразованию в рамках развития интеграции и укрепления единого экономического пространства. Но необходимо отметить, что сейчас зачастую слово «цифровизация» произносится на различных площадках либо с придыханием, либо стрепетом, либо со страхом, а то и ужасом.

На самом деле цифровизация всего лишь математическая модель, то есть аналоговая жизнь, переведенная в электронную форму с помощью математических правил, алгоритмов и допусков. А вот для использования этой математической модели потребуется еще больше разработать прикладных математических (теоретические основы разработаны давно) методов и алгоритмов, которые программисты реализуют в программном коде. Чтобы получить эффект от цифровизации, одного желания мало. Компьютеры и программы не умеют исполнять желания. Тот же искусственный интеллект — это всего лишь программа, которая реализует те или иные математические методы и алгоритмы обработки больших массивов, данных в сжатые временные сроки, позволяя за счет математических методов интерполяции, экстраполяции, вариационного исчисления и иных методов прогнозировать, оценивать корреляцию и подготавливать (или принимать автоматически) решения в условиях неопределенности или при высоком уровне энтропии [2].

Таможенные органы в государствах — членах ЕАЭС в вопросах автоматизации, информатизации и цифровизации занимают лидирующее положение среди госструктур. Другим структурам придется перестраиваться более серьезно для реализации задач, определенных в рамках цифровой повестки, а таможня уже сейчас реализует многие процессы без использования новомодных терминов «блокчейн», «биг

дата» и т.д., давно известных математических и технологических методов и алгоритмов.

В соответствие с решением Президента РФ ФТС России реализует проект поэтапного создания на базе Центрального информационно-технического таможенного управления в период 2019—2023 годов собственного Главного центра обработки данных (ГЦОД ФТС России), обеспечивающего круглосуточное функционирование всех информационных систем таможенных органов с поддержанием необходимого уровня производительности и полным резервированием информационных систем [1].

В целях равномерного использования ресурсов на объекте «Фили» ГЦОД ФТС России дооснащен системами хранения данных и серверами виртуализации. Обеспечены в режиме реального времени синхронизация и дублирование данных на различных системах хранения и переключение между ними без остановки функционирования соответствующих баз данных.

Проводимые мероприятия позволят вывести на новый качественный уровень процесс автоматической обработки информации при совершении всех таможенных операций, гарантировать необходимую скорость и безаварийность работы программных средств таможенных органов.

ФТС России в рамках реализации Программы информационно-коммуникационных технологий[1] выполнены мероприятия по изменению архитектуры в составе информационно-программных средств ЕАИС таможенных органов, используемых должностными лицами в своей деятельности, и расширению практики применения технологий совершения таможенных операций информационными системами без участия должностных лиц таможенных органов.

В деятельность таможенных органов внедрены новые версии программных средств (АПС «Электронные услуги», АС «Валютный контроль», ИПС СУР), завершены работы по опытной эксплуатации Аналитического хранилища из состава ИСС «Малахит» и централизованной версии АПС «Электронное представление сведений».

[1] Утверждена руководителем ФТС России Булавиным В. И. 5 марта 2018 г. № 09-35/1.

В 2020 г. была продолжена работа по расширению информационного взаимодействия таможенных органов с другими государственными органами и бизнесом в электронном виде.

ФТС России проведен комплекс мероприятий по обеспечению возможности получения в электронном виде документов и сведений в рамках межведомственного электронного взаимодействия.

Совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти (Росимущество, Россельхознадзор, Минпромторг России, Минкультуры России) актуализированы технологические карты межведомственного взаимодействия, предусматривающие передачу данных в электронном виде.

В этих условиях не случайно Правительством РФ основной стратегической целью развития Федеральной таможенной службы поставлено формирование к 2030 г. качественно новой, насыщенной «искусственным интеллектом», быстро перенастраиваемой, информационно связанной с внутренними и внешними партнерами, «умной» таможенной службы, незаметной для законопослушного бизнеса и результативной для государства.

Для достижения указанной цели установлен ориентир — полномасштабная цифровизация и автоматизация деятельности таможенных органов, который включает:

— цифровую трансформацию технологий таможенного оформления и таможенного контроля до и после выпуска товаров с использованием методов искусственного интеллекта и обработки больших объемов данных;

— применение самообучающейся интеллектуальной системы управления рисками;

— внедрение технологий, обеспечивающих автоматическое совершение таможенных операций без участия должностных лиц в местах перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС;

— создание долговременных архивов юридически значимых электронных документов;

— применение международных электронных систем верификации и сертификации происхождения товаров;

— автоматизацию процесса контроля правильности классификации товаров и выявления нарушений, связанных с заявлением недостоверных сведений о классификационном коде товаров в соответ-

ствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС;

— применение интегрированных механизмов межведомственного информационного взаимодействия;

— участие в создании национального механизма «единого окна», его развитии и модернизации, обеспечении сопряжения с системами «единого окна» зарубежных государств;

— применение высокотехнологичных автоматических систем и устройств, направленных на предупреждение и пресечение незаконного перемещения через государственную границу Российской Федерации радиоактивных веществ, изделий из них, ядерных материалов и радиоактивных отходов;

— использование при совершении таможенных операций транспортных, коммерческих и иных документов, созданных и используемых в деловом обороте в виде электронных документов.

Таким образом, создание «цифровой» таможни и реализация ее фискальной функции неразрывно связаны с развитием цифровой экономики. В связи с этим идеология совершенствования фискальной функции заключается в изменении основных принципов администрирования таможенных платежей и упрощении таможенных операций в целях соблюдения баланса интересов государства в части полноты формирования бюджета и участников внешнеэкономической деятельности в снижении финансовых издержек и административной нагрузки. ФТС России постоянно совершенствует свою работу в отношении цифровизации, информатизации, программного, информационно-технического и информационно-аналитического обеспечения деятельности таможенных органов.

Информационно-коммуникационные технологии, информационные системы и информационные ресурсы, используемые в деятельности таможенных органов, способствуют развитию внешнеэкономической деятельности и дальнейшему повышению качества таможенного администрирования.

Их комплексное применение обеспечивает автоматизацию процессов поступления доходов в федеральный бюджет, применения комплекса мер по соблюдению запретов и ограничений, осуществления валютного контроля, защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, а также минимизирует издержки для участников внешне-

экономической деятельности, связанные с совершением таможенных операций.

Совершенствование информационно-технического обеспечения таможенных органов и информационной безопасности способствуют созданию экосистемы цифровой экономики Российской Федерации, в которой данные в цифровой форме являются ключевым фактором во всех сферах социально-экономической деятельности, обеспечивая их эффективное взаимодействие, включая трансграничное, бизнеса, государства и граждан.

Основной целью указанного направления в условиях создания цифровой экономики Российской Федерации является трансформация информационно-технического обеспечения деятельности таможенных органов, охватывающая все основные стратегические направления развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года.

**Литература**

1. Волков, В. Ф. Управление таможенными органами : учебное пособие / В. Ф. Волков, Е. Н. Рудакова ; под общей редакцией В. В. Макрусева. —2-е изд., перераб. — Санкт-Петербург : ИЦ «Интермедия», 2021.

2. Интервью начальника Центрального информационно-технического таможенного управления Владимира Скибы «Таможенные органы государств-членов ЕАЭС — самые автоматизированные структуры» журналу «Таможня» // Таможня. — 2019. 24 — июня // https://cittu.customs.gov.ru.

**Груздева Людмила Михайловна,**
кандидат технических наук, доцент кафедры «Информационные технологии в юриспруденции» Юридического института Российского университета транспорта

## Использование искусственного интеллекта на транспорте: перспективы развития беспилотных технологий

*Аннотация*. Искусственный интеллект по всему миру широко применяется в беспилотных автомобилях, в России данная технология начала активно развиваться с 2015 г. Но безопасное и эффективное применение беспилотных транспортных средств возможно лишь при высоком доверии к техноло-

гическим инновациям со стороны потребителя. Автор приводит значения индекса одобрения данной технологии гражданами 10 ведущих стран. В статье акцентируется внимание на том, что системы искусственного интеллекта активно внедряются на общественном транспорте в России и мире, но их использование невозможно без подготовки соответствующей нормативно-правовой базы.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, беспилотные технологии, система искусственного интеллекта, доверие к системе искусственного интеллекта.

**Lyudmila M. Gruzdeva**,
PhD in Technical Sciences, Associate Professor of the Chair
"Information Technologies in Jurisprudence" of the Law Institute
of Russian University of Transport

## The use of artificial intelligence in transport: prospects for the development of unmanned technologies

*Abstract*. Artificial intelligence is widely used all over the world in unmanned vehicles, in Russia this technology has begun to actively develop since 2015.But the safe and effective use of unmanned vehicles is possible only with high confidence in technological innovations on the part of the consumer. The author gives the values of the index of approval of this technology by citizens of 10 leading countries. The article focuses on the fact that artificial intelligence systems are being actively implemented in public transport in Russia and the world, but their use is impossible without the preparation of an appropriate regulatory framework.

*Keywords:* artificial intelligence, unmanned technologies, artificial intelligence system, confidence in the artificial intelligence system.

Важнейшим условием, определяющим возможность применения систем искусственного интеллекта (СИИ) при решении ответственных задач обработки данных, является доверие к таким системам. Примером такой задачи является беспилотное управление транспортными средствами, ошибки при решении которой могут привести к трагическим последствиям, серьезному экономическому и экологическому ущербу.

Первое серьезное ДТП с «самоходным» гибридным кроссовером от Google, в котором получили травмы три сотрудника компании, произошло в 2015 г. Разработчики беспилотных технологий считают,

что возможность вмешательства пассажиров в управление автомобилем снижает безопасность движения. В мае 2016 г. в США произошла авария с электромобилем *Tesla Model S* с включенным автопилотом, в которой погиб водитель. Список дорожных происшествий, к сожалению, имеет продолжение, но специалисты признают, что внедрение именно беспилотных технологий на транспорте [1] может принести человечеству огромную пользу, привести к значительному сокращению числа жертв автомобильных аварий, а также повысить доступность такого транспорта для людей с ограниченными возможностями в силу возраста или по причине инвалидности.

В апреле 2020 г. компания «Ромир», входящая в состав *Mile Group*, совместно с международным исследовательским сообществом *GlobalNR* изучили отношение граждан 10 стран, включая Россию, к роботизации автомобильных перевозок [2]. Индия стала лидером по индексу одобрения (71%) идеи по замене людей-водителей роботами (рис. 1).

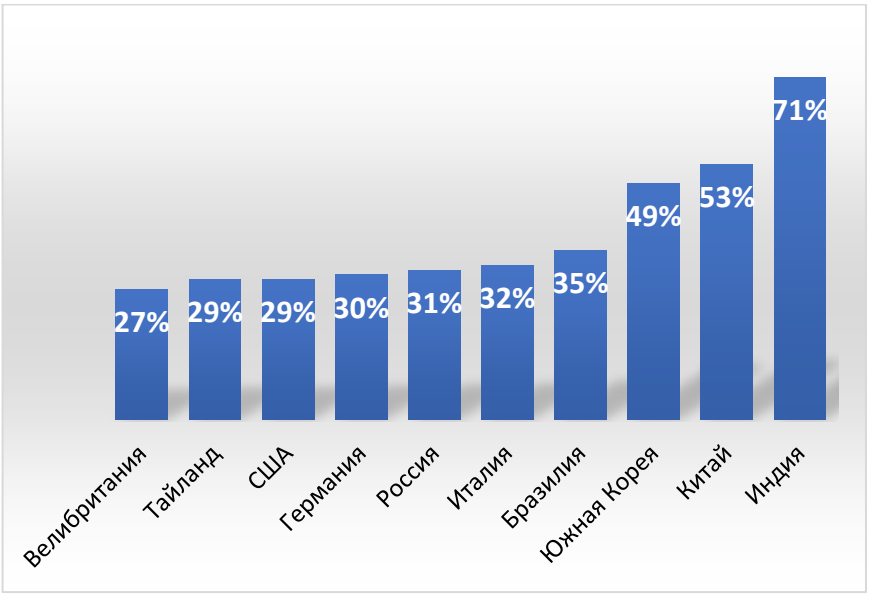



*Рис. 1.* **Индекс одобрения роботизации автомобилей**

Россияне в значительно меньшей степени положительно относились к подобной автоматизации транспортных средств, только 31% опрошенных высказались за внедрение беспилотных технологий. Мнение наших соотечественников распределилось следующим образом: 18% высказались «отрицательно», 28% — «скорее отрицательно», 23% — «нейтрально», 18% — «скорее положительно», 13% — «положительно». При этом стоит отметить, что женская часть российских респондентов в 73% случаев отрицательно относиться к данной идеи, а мужчины в 37% поддержали ее.

Вопросы обеспечения доверия к системам искусственного интеллекта со стороны потребителей результатов работы этих систем рассмотрены в ГОСТ Р 59276-2020 «Системы искусственного интеллекта. Способы обеспечения доверия. Общие положения / Artificial intelligence systems. Methods for ensuring trust. General», который вступил в силу 1 марта 2021 г.

В данном стандарте определено понятие доверия к СИИ как уверенность потребителя, и при необходимости организаций, ответственных за регулирование вопросов создания и применения систем искусственного интеллекта, и иных заинтересованных сторон в том, что система способна выполнять возложенные на нее задачи с требуемым качеством.

При создании и применении СИИ необходимо стремиться к применению всей совокупности способов обеспечения доверия, так как при этом обеспечивается устранение максимального количества факторов, приводящих к снижению качества работы системы. Способы обеспечения доверия на стадиях создания и эксплуатации дополняют друг друга, что объясняется наличием преимуществ и недостатков, присущих способам различных типов [ГОСТ Р 59276-2020 «Системы искусственного интеллекта. Способы обеспечения доверия. Общие положения»].

Для повышения эффективности использования систем искусственного интеллекта при решении прикладных задач, таких как беспилотное управление транспортными средствами, необходимо внедрение ГОСТ Р 59277-2020 «Системы искусственного интеллекта. Классификация систем искусственного интеллекта / Artificial intelligence systems. Classification of artificial intelligence systems». В данном стандарте, введенном 1 марта 2021 г., установлена схема классифика-

ции, отражающая основные особенности СИИ, помогающая определить направления их стандартизации [ГОСТ Р 59277-2020 «Системы искусственного интеллекта. Классификация систем искусственного интеллекта»].

Отметим, что в России активное развитие технологий, необходимых для создания беспилотных автомобилей, началось в 2015 г. Одним из популярных направлений внедрения технических инноваций является перевозка пассажиров, так с 2016 г. в Сингапуре начала работать первая в мире служба беспилотного такси. В будущем данный сервис позволит сократить число машин на дорогах города в 3 раза. В парке беспилотных автомобилей «Яндекса» насчитывается 130 единиц техники, которая тестируется в России, США и Израиле. Эксперты национальной технологической инициативы «Автонет» готовят предложения для внесения поправок в правила дорожного движения: беспилотные автомобили смогут получить приоритет на российских дорогах, как общественный транспорт [3].

В 2020 г. стало известно, что компании «Диджитал Агро», «Агросигнал» и *Cognitive Pilot* в рамках стратегического партнерства создадут единую агроэкосистему для цифровизации российского сельского хозяйства, которая будет включать в себя и систему автономного управления сельскохозяйственной техникой на базе технологий искусственного интеллекта.

Российская компания-разработчик высокотехнологичного программного обеспечения Auriga (Аурига) в рамках большого проекта по автоматизации управления автомобилем разрабатывает полуавтоматизированный инструмент для разметки видео и формирования стрима данных для машинного обучения.

В настоящее время в России достигнут определенный прогресс в направлении создания и применения систем искусственного интеллекта, это лишь вопрос времени, когда беспилотные транспортные средства станут повсеместным явлением, хотя и не все относятся к этому с доверием. Поэтому одной из важных задач является подготовка нормативно-правовая базы России и мира для безопасного [4] и эффективного использования инновационных технологий на транспорте.

**Литература**

1. Бойков, В. Н. Цифровая автомобильная дорога как отраслевой сегмент цифровой экономики / В. Н. Бойков, А. В. Скворцов, Д. С. Сарычев // Транспорт Российской Федерации. — 2018. — № 2 (75)..
2. URL: https://romir.ru/studies/romirglobalnr-roboty-voditeli/.
3. URL: http://rosacademtrans.ru/perspectivi_vnedrenia_bespilotnikov/.
4. Груздева, Л. М. Актуальные проблемы обеспечения информационной безопасности международных транспортных систем // Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики. Материалы Второго Международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева; вступительное слово Н. А. Духно. — Москва : Изд-во Юридического института МИИТ, 2020.

**Гулиева Мехрибан Эльбрус кызы,**
доцент, кандидат юридических наук,
Финансовый университет при Правительстве РФ

## Международная информационная безопасность в условиях цифрового строя

*Аннотация*. Обеспечение безопасности государств всегда представляло принципиально важное значение как на уровне государств, так и для всего международного сообщества. Возникновение глобальной сети полностью перевернуло значение понятия национальной безопасности. Сегодня Интернет является пространством международной информационной политики, что позволяет влиять на все сферы общественной жизни. В этой международной «сетевой паутине» возникают ростки не только военных угроз и конфликтов, но и нарушение общественного правопорядка в целом. Понятие «кибератака», которое ранее относилось к сфере игр и развлечений, теперь перешло из категории игрушек подростков и футурологов в категорию явлений, представляющих угрозу безопасности общества и государства. Все это в очередной раз заставляет задуматься о создании новой международной структуре, направленной на регулирование процессов в сети «Интернет».

*Ключевые слова:* национальная безопасность, информационная среда, государство, общество, кибератака.

**Guliyeva Mehriban Elbrus kyzy**,
Associate Professor, Candidate of Law, Financial University
under the Government of the Russian Federation

## International information security in the digital world

*Abstract*. Ensuring the states' security has always been the fundamental importance both for states and for the entire international community. The emergence of the global network has completely turned into the meaning of the concept of national security. Today, the Internet is a space for international information policy, which makes it possible to influence all spheres of public life. In this international "networked web" there are sprouts not only of military threats and conflicts, but also the violation of public order in general. The concept of «cyberattack», which previously belonged to the field of games and entertainment, has now moved from the category of toys for adolescents and futurists to the category of phenomena that pose a threat to the security of society and state. All this once again makes us think over the creation of a new international structure aimed at regulating processes in the Internet.

*Keywords:* national security, unformation sphere, state, society, ciberattack.

В начале 2020 г. наравне с вопросом обеспечения здоровья граждан на фоне кризиса пандемии «ребром» встал вопрос обеспечения информационной безопасности. Проблема информационной безопасности зародилась уже в начале XXI в. в результате распространения социальных сетей, а, следовательно, и личных данных граждан различных государств. Этот вопрос приобрел еще более яркий оттенок в силу того, что в глобальной информационной сети появилась новая категория правонарушений, которые стали представлять угрозу не только частным лицам, но и, в некоторых случаях, национальной безопасности государств.

Понятие международной информационной безопасности характеризуется объектом международной информационной безопасности, угрозами безопасности этого объекта, субъектами обеспечения международной информационной безопасности, деятельностью данных субъектов и используемыми ими средствами.[1] Можно полагать, что субъектом международной информационной безопасности являются государственные национальные интересы в информационной сфере, в которой играет большую роль международная информация.

[1] *Крылов Г. О.* Международный опыт правового регулирования информационного регулирования Российской Федерации : автореф. дис. … канд. юрид наук. М., 2007. С. 6—7.

Информационная составляющая служит важным компонентом национальной безопасности. В силу своей многогранности информационная безопасность затрагивает различные сферы общественной жизнедеятельности. Она является неотъемлемой частью военной безопасности, но не замыкается в ее рамках. Информационная безопасность не ограничивается сугубо техническими и технологическими параметрами (информационно-техническая безопасность)[1]. Она способна сформировать психоэмоциональное составляющую любого общества. Объектом влияния могут выступать как государства, так и его органы, юридические и физические лица, которые осуществляют свою деятельность в указанной сфере.

Но на фоне все возрастающего влияния информационной среды на первый план выступает проблема прав человека. Несмотря на принятие многочисленных международно-правовых актов по соблюдению основных прав и свобод человека и гражданина обходят стороной для того, чтобы обеспечить вопросы информационной безопасности. Многие основополагающие права и свободы человека и гражданина, такие как право на тайну личной жизни, свободу перемещения, свободу собрания ограничивают с целью обеспечения информационной безопасности. Этот аспект усложняется еще тем фактом, что данные, которые имеются в социальных сетях, могут быть переданы ими же государству, к которому относится то или иное лицо с целью предупреждения правонарушения, если имеются на то веские причины.

Обеспечение информационной безопасности в настоящее время является такой же функцией государства, как и обеспечение национальной безопасности. Это право принадлежит гражданам любого государства и, соответственно, должно быть защищено. Согласно Федеральному закону «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» Россия предусматривает базовые меры защиты общества и государства в информационной среде, подчеркивая право каждого на информацию и информационную безопасность. Важно при этом, что миссия информационной безопасности предоставлена государству как гаранту обеспечения национальной безопасности.

[1] *Марков А*. Некоторые аспекты информационной безопасности в контексте национальной безопасности // Вестник СПбУ. Сер. 12. Вып. 1. С. 43—48.

Но при этом нужно понимать, что глобальный характер сети обязывает государства к поддержанию межгосударственного сотрудничества, чтобы вместе противостоять этой угрозе. В свою очередь, как полагает Н. И. Костенко, укрепление международной информационной безопасности будет способствовать сохранению территориальной целостности государств, упрочению суверенитета, защите государственной тайны и развитию международного сотрудничества[1].

Е. С. Зиновьева, исследуя понятие «международная информационная безопасность», полагает, что это нельзя считать целью одного государства, так как под ней следует понимать основные приоритеты, ориентиры, к которым должно стремиться все мировое сообщество.[2]

В рамках международного сообщества были приняты меры для обеспечения международной информационной безопасности. Так в рамках Организации Объединенных Наций была принята конвенция против терроризма, а в рамках Европейского Союза — многочисленные нормативно-правовые акты, направленные на поддержание информационной безопасности, урегулирование мер против киберпреступлений и многие другие.

В настоящее время сотрудничество между государствами по вопросам международной информационной безопасности активно реализуется в форме региональных договоров. Так, например, 20 ноября 2013 г. было подписано Соглашение о сотрудничестве государств — участников Содружества Независимых Государств в области обеспечения информационной безопасности. Согласно ст. 3 стороны организуют взаимодействия и сотрудничество по следующим основным направлениям: разработка нормативных правовых актов для проведения совместных скоординированных мероприятий в информационном пространстве, направленных на обеспечение информационной безопасности в государствах участниках Соглашения; трансформация нормативных актов и методических документов государств участников Соглашения, регламентирующих отношения в сфере обеспечения информационной безопасности; организация трансграничной передачи информации; совершенствование технологии защиты информаци-

[1] *Костенко Н. И.* Международная информационная безопасность в рамках международного права (методология, теория) // Russian journal of legal studies. 2018. № 4 (17).
[2] *Зиновьева Е. С.* Международная информационная безопасность. М. : МГИМО-Университет, 2013. С. 118—123.

онных систем и ресурсов от потенциальных и реальных угроз; анализ и оценка угроз информационной безопасности информационных систем; совершенствование деятельности в области выявления и нейтрализации устройств и программ, представляющих опасность для функционирования информационных систем; реализация согласованных мероприятий, направленных на недопущение несанкционированного доступа к информации, размещенной в информационных системах, и ее утечки по техническим каналам.

Регулирование вышеизложенных положений позволяет резюмировать несколько основных положений. Во-первых, современное развитие глобальной «паутины» формирует новый тип действия информации, который помимо того, что позволяет иметь быстрый доступ к информации, но и может стать угрозой безопасности, в том числе и национальной. Во-вторых, существующих средств уже недостаточно, чтобы предотвращать кибератаки или киберпреступления, так как скорость и масштабы происходящих в сети явлений во многом уже превышают реальные. В-третьих, необходимо нормативно-правовое регулирование на всех уровнях и во всех сферах виртуальной деятельности, будь она международная или национальная. Подробный анализ и мониторинг указанных положений позволил бы максимально уменьшить количество и состав существующих на сегодня угроз.

**Дахненко Светлана Сергеевна,**
кандидат юридических наук, доцент, доцент Департамента
правового регулирования экономической деятельности
Финансового университета при Правительстве РФ

## Направления совершенствования законодательства в сфере эксплуатации беспилотных воздушных судов

*Аннотация*. В представленной статья анализируются правовые основы деятельности в сфере эксплуатации беспилотных воздушных судов и предпринята попытка определить основные направления совершенствования законодательства в исследуемой области общественных отношений.

*Ключевые слова:* инновации, транспортные средства, беспилотные воздушные суда, квадрокоптер, беспилотный транспорт.

**Svetlana S. Dakhnenko**,
PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor
of the Department of Legal Regulation of Economic Activity of Financial
University under the Government of the Russian Federation

# Directions for improving legislation in the field of operation of unmanned aircraft

*Abstract*. The article analyzes the legal basis of activities in the field of operation of unmanned aircraft and attempts to determine the main directions of improving legislation in the field of public relations under study.

*Keywords:* innovation, transport vehicles, unmanned aircraft, quadrocopters, pilotless transport.

Научный прогресс сегодня бросает вызов праву. Право банально не успевает за тем, чтобы осмыслить и выработать механизм регулирования новых отношений, правовой режим инновационных объектов. В данной статье речь пойдет только об одном новшестве среди многих. Сегодня летательные объекты вполне могут обойтись без управления человеком, беспилотный транспорт стал абсолютной реальностью.

Значение беспилотных воздушных судов невозможно переоценить, они могут быть использованы для рутинной доставки вещей, спектрозональной съемки, аэрофотосъемки местности, учете животных для принятия решений в сфере охраны природных объектов, контроля за состоянием нефте- и газопроводов и других задач [1].

Законодатель стремится к оперативному принятию нормативных актов, которые смогли бы внести правовую определенность в регулирование правового режима беспилотных летательных объектов. В частности, приняты акты направленные на создание системы учета беспилотных воздушных судов (постановление Правительства РФ от 25 мая 2019 г. № 658 «Об утверждении Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации»); определено понятие беспилотного воздушного судна, предусмотрен разрешительный характер полетов (изменения, внесенные в Воздушный кодекс Российской Федера-

ции» от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, постановление Правительства от 3 февраля 2020 г. № 74 «О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации»). Однако ряд вопросов так и остаются неурегулированными, а именно правовой режим «квадрокоптера». Кроме того, несмотря на распространение общих норм об ответственности за причинение вреда с использованием беспилотных воздушных судов, возникают сложности с определением субъекта ответственности в случае совершения правонарушения, так как не все граждане регистрируют объекты в Росавиации, соответственно, учетный номер по которому можно определить личность владельца отсутствует.

Беспилотные воздушные суда не причислены к объектам, в отношении которых предъявляются требования транспортной безопасности. Вместе с тем они вне всякого сомнения, способны причинить как имущественный, так и моральный вред, и должны рассматриваться как источник повышенной опасности.

В связи с этим проработка вопросов обеспечения безопасности полетов беспилотных воздушных судов; недопущения посягательств на частную жизнь граждан; регулирования вопросов возмещения вреда стоят довольно остро.

Для решения озвученных проблем была Ассоциацией эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем разработана дорожная карта «Аэронет» национальной технологической инициативы. Акт утвержден распоряжением Правительства от 3 апреля 2018 г. № 576 «Об утверждении Плана мероприятий (“Дорожной карты”) по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Плана мероприятий национальной технологической инициативы». Данная карта содержит конкретные предложения, направленные на совершенствование правового регулирования сферы использования беспилотных воздушных судов.

Сегодня назрела необходимость в том, чтобы были определен порядок и процедура подтверждения соответствия эксплуатантов беспилотных воздушных судов требованиям федеральных авиационных правил, предусмотрена обязательное страхование ответственности эксплуатантов беспилотных воздушных судов. Принятие соответ-

ствующих актов позволит в полной мере использовать новые технологии в транспортной сфере.

Полагаем, что рекомендации Росавиации, содержащиеся в информационном письме от 14 июня 2017 г. № Исх-13154/02 «Информация по безопасности полетов № 7», должны приобрести обязательный характер. Это касается необходимости при эксплуатации беспилотного воздушного судна держать в пределах видимости, обязательности процедуры технического осмотра перед полетом, запрета полетов вблизи аэродромов, вертодромов, посадочных площадок, полетов создающих опасность, в том числе над людьми, сооружениями или транспортными средствами; приближаться ближе чем на 50 метров к людям, сооружениям или транспортным средствам; летать на высотах выше 150 м над уровнем земли; приближаться к выполняющим полет самолетам и вертолетам, возложения ответственности в случае столкновения с различного рода препятствиями внешнего пилота, запрета на выкладывание в социальных сетях и других интернет ресурсах фото- и видеоматериалов о частной жизни граждан, полученных с помощью беспилотных воздушных судов, без их согласия [2].

**Литература**

1. Федосеева, Н. А. Перспективные области применения беспилотных летательных аппаратов / Н. А. Федосеева, М. В. Загвоздкин // Научный журнал. — 2017. — № 9. — С. 26—29.

2. Анисимов, А. П. Правовое регулирование использования беспилотных воздушных судов (квадрокоптеров): дискуссионные вопросы / А. П. Анисимов, Ж. Б. Иванова // Вестник Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан. — 2017. — № 4. — С. 64—70.

**Дмитриева Ольга Александровна,**
кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта

# Цифровизация транспортного комплекса Российской Федерации (на примере морского транспорта)

*Аннотация*. Важнейшим фактором экономического роста является формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. В индустриально развитых странах логистика давно поставлена на службу повышения эффективности управления движением материальных потоков. В современной рыночной среде процесс совершенствования логистического управления товародвижением объективно приводит к усилению интеграции организаций, участвующих в перемещении товаров. Возникает необходимость регулирования всей системы движения товаров, при этом эффективность цепи поставок определяется уровнем организационного управления цифровизацией транспортного комплекса.

*Ключевые слова:* цифровизация, транспортный комплекс, морской порт, КПС «Портал морской порт», таможенные органы, таможенный контроль.

**Olga A. Dmitrieva**,
candidate of economic Sciences, associate Professor, associate Professor of the Department « Customs law and organization of customs Affairs», Russian University of Transport

# Digitalization of the transport complex of the Russian Federation (using the example of maritime transport)

*Abstract*. The most important factor in economic growth is the formation of a logistics system covering various areas of activity in the country. In industrialized countries, logistics has long been placed at the service of improving the efficiency of material flow management. In the modern market environment, the process of improving the logistics management of goods movement objectively leads to increased integration of organizations involved in the movement of goods. There is a need to regulate the entire system of goods movement, while the effectiveness of the supply chain is determined by the level of organizational management of the digitalization of the transport complex.

*Keywords:* digitalization, transport complex, seaport, KPS «Portal seaport,» customs authorities, customs control.

На сегодняшний день современные цифровые технологии стали основой таможенно-транспортного комплекса, сформировав общее информационное пространство государств — членов ЕАЭС.

Совершенствование работы таможенных органов в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС неразрывно связано с развитием информационных технологий и института предварительного информирования.

Обязательное предварительное информирование поэтапно вводилось в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС, автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом. Морской транспорт — один из самых сложных видом транспорта для внедрения технологии предварительного информирования. С 1 октября 2016 г. установлено обязательное предоставление предварительной информации только на территориях, входящих в свободный порт Владивосток, в соответствии со ст. 22 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» [1]. С 1 июля 2019 г. вступило в силу решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 10 апреля 2018 г. № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом». Несомненно, важным является анализ проблем внедрения, препятствующих эффективной реализации технологии предварительного информирования на территориях, входящих в свободный порт Владивосток.

Внедрение предварительного информирования на морском транспорте связано с созданием комплекса программных средств «Портал Морской порт» (КПС «Портал Морской порт»), который является связующим звеном между всеми участниками логистического процесса в морском порту. Главными целями КПС «Портал Морской порт» явилось ускорение совершения таможенных операций, а также оценка риска нарушения законодательства в области таможенного дела при прибытии на таможенную территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) товаров и транспортных средств международной перевозки (ТСМП) морским транспортом.

В соответствии с п. 8.1 «Технологической схемы организации пропуска через государственную границу лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морском грузопассажирском постоянном многостороннем пункте пропуска через государственную границу РФ, Владивосток» выгрузка транспортных средств, грузов, товаров и животных, высадка пассажиров, экипажей судов и других сопровождающих суда (грузы) лиц, а также допуск на судно работников порта, обеспечивающих выполнение грузовых операций, может осуществляться непосредственно после прибытия до начала осуществления пограничного и таможенного контроля судна с разрешения должностных лиц пограничного, таможенного, а при необходимости и в случаях, предусмотренных законодательством РФ, и других контрольных органов.

Не смотря на максимальное сокращение сроков совершения таможенных операций при прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС, существуют сложности в организации логистики внутри порта, что влияет на издержки участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД).

Так, например, оператор портовых терминалов — это ключевая фигура в морском порту, но его роль в КПС «Портал Морской порт» минимальна. Сегодня оператор портовых терминалов не может получить информацию о формах контроля, которые будут применены таможенным органом по отношению к прибывшим контейнерам, и количестве таких контейнеров посредством КПС «Портал Морской порт» в рамках технологии предварительного информирования.

Следовательно, предоставление оператору портовых терминалов возможности получения информации о контейнерах и применяемых к ним формам таможенного контроля до прибытия судна на таможенную территорию ЕАЭС посредством КПС «Портал Морской порт» позволит уже на момент разгрузки морского судна организовать логистику контейнеров по территории морского порта наиболее оптимальным способом, тем самым сократив финансовые и временные издержки участников ВЭД.

Одной из целей создания КПС «Портал Морской порт» было сокращение массы бумажных документов, однако на практике участниками ВЭД отмечается, что данная цель на сегодняшний день не реализуется. Так, количество документов, предоставляемых в таможен-

ный орган на бумажных носителях, не сократилось, документы подаются в том же объеме.

Положением п. 66 приказа ФТС России от 19 июля 2013 г. № 1349 закреплено обязательное предоставление при прибытии судна на таможенную территорию ЕАЭС документов и сведений, указанных в подп. 1 п. 1 и 2 ст. 89 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее — ТК ЕАЭС), на бумажных носителях.

Перечень сведений, предоставляемых перевозчиком при прибытии товаров и ТСМП предусмотрен ст. 89 ТК ЕАЭС и постановлением Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 967. Следовательно, минимальный пакет документов на бумажном носителе, который представляется в таможенный орган при прибытии на таможенную территорию ЕАЭС морского судна без груза, включает в себя: общую декларацию, декларацию о грузе, декларацию о судовых припасах, судовую роль и пассажирскую таможенную декларацию (ПТД) членов экипажа, список пассажиров и ПТД пассажиров, декларацию о личных вещах членов экипажа, *Port Clearance*, морскую медико-санитарную декларацию, справку о наличии валюты и валютных ценностей в судовой кассе, справку об оружии и боеприпасах и справку о лекарственных средствах (если валюта, оружие, лекарственные средства имеются на борту судна).

В случае совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении российских судов, прибывших на таможенную территорию ЕАЭС, также необходимо предоставлять показание капитана о приходе судна в санитарно-карантинную службу.

В свою очередь, при прибытии товаров, не подлежащих иным видам контроля, на таможенную территорию ЕАЭС морским транспортом минимальный пакет документов дополнительно включает в себя копии транспортных документов, грузовой манифест, грузовой план, документы на транзитные товары (если такие имеются), имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары.

Необходимо отметить, что в случае прибытия товаров, подлежащих иным видам государственного контроля, на таможенную территорию ЕАЭС количество документов, которые необходимо предоставить в таможенный орган, увеличивается. Так, при ввозе товара, подлежащего ветеринарному контролю, в соответствии с решением Комиссии Таможенного союза (КТС) от 18 июня 2010 г. № 317 в таможенный орган до-

полнительно представляется разрешение Россельхознадзора, ветеринарный сертификат, сертификат качества на товар. При ввозе же подкарантинной продукции, подлежащей карантинному фитосанитарному контролю на таможенной границе ЕАЭС и таможенной территории ЕАЭС, в таможенный орган представляется фитосанитарный сертификат, в соответствии с решением КТС от 18 июня 2010 г. № 318.

Таким образом, на данный момент складывается такая ситуация, что на 300 контейнеров, прибывающих в морской порт, нужно 300 бумажных комплектов документов в нескольких экземплярах.

Действующая практика представления перевозчиками в таможенный орган бумажных носителей информации для целей оформления прибытия морских судов, а также последующей процедуры сверки должностными лицами таможенных органов бумажных носителей информации с данными, содержащимися в КПС «Портал Морской порт», проставления всех необходимых отметок на транспортных, перевозочных документах в соответствии с требованиями приказа ФТС России от 19 июля 2013 г. № 1349 требует значительных временных затрат и привлечения дополнительных трудовых ресурсов со стороны таможенных органов, затрат на доставку документов на бумажном носителе в таможенный орган, ожидание проставления отметок, архивирование документов со стороны перевозчика.

В настоящее время Владивостокской таможней в экспериментальном режиме реализуется практика совершения на таможенном посту Морской порт Зарубино (ТП МПЗ) таможенных операций при оформлении прибытия морских судов в электронной форме без предоставления в таможенный орган документов на бумажных носителях. Необходимо отметить, что ТП МПЗ оформляет с применением электронного документооборота посредством КПС «Портал Морской порт» судовые дела на прибытие порожних судов (место прибытия морских судов порт Посьет).

В ходе анализа результатов проведения данного эксперимента было установлено, что при условии корректной работы КПС «Портал Морской порт» среднее время оформления судового дела на прибытие занимает у должностных лиц ТП МПЗ 25 минут при оформлении порожнего судна, и 45 минут на оформление морского судна с грузом, что получает самые положительные оценки со стороны грузоотправителя и оператора портовых терминалов.

Во время проведения эксперимента проблем с оформлением судовых дел на прибытие судов с применением электронного документооборота посредством КПС «Портал Морской порт» не возникало.

Таким образом, значительным стимулом к повышению доли предоставления заинтересованными лицами предварительной информации на товары (ПИТ) в таможенные органы является распространение положительного опыта ТП МПЗ по оформлению морского судна на основании электронного судового дела с применением КПС «Портал Морской порт». Внедрение данной практики позволит со временем исключить использование бумажных носителей информации при совершении таможенных операций в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров, перемещаемых морским видом транспорта.

Для достижения данной цели необходимо внести изменения в п. 6 приказа ФТС России от 19 июля 2013 г. № 1349: должностное лицо при прибытии судна на таможенную территорию принимает от перевозчика документы и сведения, предусмотренные подп. 2 п. 1 и 2 ст. 89 ТК ЕАЭС, в электронном виде. Также необходимо исключить п. 66 приказа ФТС России от 19 июля 2013 г. № 1349, предусматривающий сверку представленных в таможенный орган документов и сведений, указанных в подп. 1 п. 1 и 2 ст. 89 ТК ЕАЭС, на бумажных носителях со сведениями, содержащимися в электронном пакете документов.

Возможность распространения положительного опыта по формированию электронных судовых дел на таможенных постах Владивостокской таможни, возможно при условии, что пакет документов на судно (ПДС), представляемый в таможенный орган с применением КПС «Портал Морской порт», заверен электронной подписью представителя перевозчика, а значит, обладает юридической силой в равной степени с бумажными носителями информации.

Также необходимо обратить внимание на тот факт, что в силу отсутствия необходимости представления информации на бумажном носителе в таможенный орган при прибытии морского судна на таможенную территорию ЕАЭС увеличится количество судозаходов в ночное время. В свою очередь, увеличение количества ночных судозаходов будет поспособствовать более равномерному распределению нагрузки на морские порты и таможенные органы в течение суток.

До ввода в эксплуатацию КПС «Портал Морской порт» должностные лица отделов специальных таможенных процедур (ОСТП) таможенных постов Владивостокской таможни осуществляли таможенный контроль путем проверки сведений на бумажном носителе. При обработке бумажного пакета документов в отношении судна (например, контейнеровоза с количеством товарных партий от 900 шт.) время оформления и контроля ТСМП занимало от 6 до 8 часов рабочего времени. После проверки документов и сведений должностное лицо таможенного органа формировало судовое дело в КПС «Морской пункт пропуска» путем внесения каждой коносаментной партии в ручном режиме, что требовало значительных временных затрат (для 900 товарных партий требовалось несколько рабочих дней).

КПС «Портал Морской порт» позволяет обрабатывать информацию в электронном виде целым пакетом. Это позволяет сократить время совершения таможенных операций до 1—2 часов, что соответствует нормативным параметрам для совершения таможенных операций, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 967.

На сегодняшний день существует ряд проблем, связанных с работой КПС «Портал Морской порт».

Одной из главных целей создания КПС «Портал Морской порт» явилась возможность оценки риска до прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС, но данная цель в настоящий момент не реализована в полной мере. Так, в КПС «Портал Морской порт» отсутствует модуль (СУР), таким образом, отсутствует возможность выполнения функции оценки риска нарушения законодательства в области таможенного дела и принятия решений об объектах контроля.

Оценка риска нарушения законодательства в области таможенного дела и получение от таможенного органа предварительного решения о формах и методах таможенного контроля, которые таможенный орган намерен применить в отношении партии товаров, позволит участнику ВЭД определить наиболее возможное время нахождения контейнеров в морском порту для осуществления дальнейшей логистики ввезенных товаров, а также размер финансовых затрат, связанных с осуществлением операций на территории морского порта. Реализация данных функций будет способствовать привлекательности технологии предварительного информирования при прибытии товаров на та-

моженную территорию ЕАЭС морским транспортом для участников ВЭД.

Необходимо учесть тот факт, что в таком случае КПС «Портал Морской порт» может быть использован участниками ВЭД с целью проверки устойчивости СУР. Следовательно, необходимо, чтобы участник ВЭД получал информацию о мерах по минимизации рисков только после регистрации сообщения о прибытии судна, когда в ПИТ и ПДС нельзя внести изменения.

Также необходимо отметить, что КПС «Портал Морской порт» технологически не взаимодействует с иными таможенными информационными системами, где производится декларирование и выпуск товаров в соответствии с заявленной таможенной процедурой.

Отсутствие технологического взаимодействия КПС «Портал Морской порт» с иными таможенными информационными системами не позволяет организовать сквозной таможенный контроль. Сквозной таможенный контроль — это форма организации таможенного контроля, основными свойствами которого является высокий уровень автоматизации и информатизации, а также возможность доступа к необходимой информации на любом этапе осуществления таможенных операций (от этапа предварительного информирования до момента выдачи товара получателю)[1].

В силу того, что КПС «Портал Морской порт», КПС «Учет товаров на ВХ» и АИС «АИСТ-М» не интегрированы между собой, в случае необходимости определения статуса товара (находится на временном хранении, принято решение о выпуске товара и т.д.) должностное лицо таможенного органа обязано осуществить поиск необходимой информации в каждом программном средстве, что требует значительных временных затрат.

Таким образом, с целью организации технологии сквозного таможенного контроля целесообразно интегрировать между собой КПС «Портал Морской порт», КПС «Учет товаров на ВХ» и АИС «АИСТ-М» на базе КПС «Портал Морской порт». Сведения, поступающие в КПС «Портал Морской порт», о статусе товаров, прибывших на та-

[1] *Афонин П. Н.* Применение технологии сквозного таможенного контроля при реализации таможенных услуг в пограничных пунктах пропуска // Управление экономическими системами // URL: http://uecs.ru/uecs65-652014/item/2910-2014-05-20-13-03-22 (дата обращения: 5 декабря 2020 г.).

моженную территорию ЕАЭС морским транспортом, представлены на рис. 1.

Уникальный идентификационный номер, присваиваемый ПИТ при регистрации предварительного уведомления о прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС, в таком случае будет являться связующим звеном между программными средствами и средством определения статуса товара. При нажатии на уникальный идентификационный номер ПИТ в КПС «Портал Морской порт» в диалоговом окне будет отображаться статус товара, а также таможенные операции, которые на данный момент уже были совершены в отношении данного товара.

*Рис. 1.* **Сведения, поступающие в КПС «Портал Морской порт»**

Таким образом, можно сделать вывод о том, что на сегодняшний день существует ряд проблем реализации технологии предварительного информирования при прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС морским транспортом, достичь решения которых можно лишь путем налаживания диалога таможенных органов государств-членов ЕАЭС с участниками ВЭД. Тем не менее, несмотря на существующие недоработки законодательства и единой информационной системы, использование предварительного информирования при прибытии на таможенную территорию ЕАЭС морским транспортом име-

ет положительные результаты. Перспективность использования технологии предварительного информирования обусловлена развитием процессов экономической интеграции, ускорения и роста товарооборота в условиях создания электронной таможни.

**Ивакин Виктор Иванович,**
кандидат юридических наук, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта

## Искусственный интеллект и экологическое право

*Аннотация*. В данной статье анализируется вопрос о том, как применение научных разработок в сфере, затрагивающей интеллект машинных систем, влияет на одну из отраслей юриспруденции, какой является экологическое право. В связи с этим, рассмотрено воздействие указанного явления не только на обозначенную совокупность знания, но и на учебную дисциплину. А также другие составляющие указанного предмета. В заключении работы сделаны определенные выводы.

*Ключевые слова:* экологическое право, искусственный интеллект, отрасль знания, законодательство, компьютер, интернет.

**Viktor I. Ivakin**,
PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Chair "Administrative Law, Environmental Law, Information Law" of the Law Institute of Russian University of Transport

## Artificial intelligence and environmental law

*Abstract*. This article analyzes the question of how the application of scientific developments in the field of machine systems intelligence affects one of the branches of jurisprudence, which is environmental law. In this regard, the impact of this phenomenon is considered not only on the designated set of knowledge, but also on the academic discipline. As well as other components of this subject. In the conclusion of the work, certain conclusions are made.

*Keywords:* environmental law, artificial intelligence, branch of knowledge, legislation, computer, Internet.

Свойства интеллектуальных систем находят свое широкое применение в различных областях науки, в том числе, юриспруденции. Не является исключением в данном случае, также экологическое право. При этом, детальное применение названных систем предполагается, что находит и непосредственное подтверждение, как в отрасли обозначенной науки, учебной дисциплине, так и в отрасли законодательства и отрасли правового регулирования, то есть отрасли права. И если говорить о законодательстве, то само понятие искусственного интеллекта (далее — ИИ) получило выражение, например, в Указе Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации». Так, в п. 5 документа сказано, что искусственный интеллект — это комплекс технологических решений, позволяющий имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые, как минимум, с результатами интеллектуальной деятельности человека. Далее здесь же записано, что комплекс технологических решений включает в себя информационно-коммуникационную инфраструктуру, программное обучение (в том числе, в котором используются методы машинного обучения), процессы и сервисы по обработке данных и поиску решений. С другой стороны, кроме официально закрепленного цитируемого понятия существуют и неофициальные определения данной категории. Причем в корне отличающееся от вышеприведенной. При этом, на наш взгляд, могут существовать как широкое, так и узкое понимание указанного явления. Либо как понятие данное, например, в 1950-х гг., так и понятие, сформулированное в новейшее время. В указе, на наш взгляд приведено достаточно узкое и специфичное понимание термина. В то же время, полагаем, что под искусственным интеллектом следует понимать также любое программное обеспечение того же компьютерного устройства и даже сам интернет. Например, это программы для игры в шахматы, хоккей, карты или программа для редактирования текста, когда в тысячах страниц компьютер находит то или иное слово за секунды, в то же время человек может потратить на это не один час. Хотя, как представляется, не все согласятся с таким подходом. Тем не менее российское законодательство, рассматривает интеллек-

туальный продукт, программу, получившую отражение, зафиксированную, например, в роботе-адвокате, как интеллектуальную собственность. Про данное понятие идет речь в ст. 1225 ГК РФ. Исходя из такой постановки вопроса, обратимся непосредственно, например, к законодательным нормам, а именно, экологическому законодательству, регулирующему отношения в области защиты природы. Так, в ст. 63.2 Федерального закона «Об охране окружающей среды», на наш взгляд, непосредственно идет речь об искусственном интеллекте, используемом при экологическом мониторинге. В частности, в ч. 1 статьи говорится: «Государственный фонд данных является федеральной информационной системой, обеспечивающей сбор, обработку, анализ данных и включающей в себя: информацию, содержащуюся в базах данных подсистем единой системы государственного экологического мониторинга (государственного мониторинга окружающей среды)».

В свою очередь в ч. 2 указано, что создание и эксплуатации государственного фонда данных осуществляется в соответствии с названным законом, законодательством РФ об информации, информационных технологиях и о защите информации и иными нормативными правовыми актами РФ. То есть в данном случае имеются в виду, в том числе, те или иные компьютерные программы, позволяющие создать фонд указанных данных.

Применение искусственного интеллекта прослеживается и в массе других нормативных актах, связанных с охраной природной среды. Так, в Лесном кодексе РФ гл. 2.3 называется «Единая государственная автоматизированная информационная система учета древесины и сделок с ней». Статья 16 Водного кодекса РФ обозначена как «Случаи и порядок заключения договора водопользования по результатам аукциона или без проведения аукциона». В п. 4 данной нормы говорится, что извещение о проведении аукциона размещается на официальном сайте РФ в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для размещения информации о проведении торгов, определенном Правительством РФ. До определения Правительством РФ официального сайта в сети «Интернет» извещение о проведении аукциона размещается на официальном сайте организатора аукциона в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» и опубликовывается им в периодическом печатном издании, определяемом

соответственно Правительством РФ, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта РФ, главой муниципального образования. Информация о проведении аукциона должна быть доступна для ознакомления всем заинтересованным лицами без взимания платы.

При этом заметим, что интеллектуальные системы задействованы не только в экологическом праве, но и, в частности, смежных с ним отраслях юриспруденции. Для примера обратимся к земельному законодательству, земельному праву, поскольку земля — это часть природной среды. А именно к п. 10 ст. 11.10 Земельного кодекса РФ. В этом пункте говорится, что подготовка схемы расположения земельного участка в форме электронного документа может осуществляться с использованием официального сайта федерального органа исполнительной власти. Уполномоченного Правительством РФ на осуществление государственного кадастрового учета, государственной регистрации прав, ведение Единого государственного реестра недвижимости и предоставление сведений, содержащихся в Едином государственном реестре недвижимости, в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». Или с использованием иных технологических и программных средств.

Широко применяется искусственный интеллект и в экологическом праве как науке, как научной дисциплине. Так, в 2020—2021 гг. особенно активно, например, с помощью Интернет, благодаря, таким системам как TIMS и ZOOM проводилось немало онлайн конференций, круглых столов и иных научных мероприятий, в том числе по экологическому праву. Среди них, например, онлайн — круглый стол «Инновации в экологии и градостроительной деятельности: правовые аспекты», который состоялся 15 мая 2020 г. и был организован кафедрой экологического и природоресурсного права МГЮА им. О. А. Кутафина. На этом форуме нам удалось выступить, в частности, с докладом на тему: «Инновации в экологии и проект КоАП РФ 2020 года». Несколько позже, а именно 22 мая 2020 г. в режиме онлайн состоялся Круглый стол «Биологическая безопасность: правовые проблемы», организованный при поддержке РФФИ (проект № 18-29-14034). Мероприятие также было организовано кафедрой экологического и природоресурсного права МГЮУ им. О. А. Кутафина (МГЮА). Для сборника этого круглого стола нами подготовлены и

направлены соответствующему адресату тезисы на тему: «Некоторые административно-правовые проблемы биологической безопасности и пути их решения». Онлайн — Круглый стол «Экологическое предпринимательство: проблемы и перспективы развития» в рамках IX Международной научно-практической конференции «Право и бизнес: правовое пространство для развития бизнеса», состоялся 4 июня 2020 г. на платформе ZOOM, который был организован Российской академией народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС). К данному мероприятию нам удалось подготовить доклад на тему: «Развитие законодательства об экологическом предпринимательстве и юридическая ответственность». Онлайн международная научно-практическая конференция «Публично-правовые средства цифровизации экономики и финансов», прошла 27 октября 2020 г. и была организована Финансовым университетом при Правительстве РФ, где нами сделано выступление на тему: «Юридическая ответственность за жестокое обращение с животными в эпоху цифровой экономики». Конференции с использованием интеллектуальных систем на соответствующих цифровых платформах проводили не только высшие учебные заведения, но и научные учреждения. Так, 28 октября 2020 г. в онлайн режиме проходил научно-практический семинар: «Реализация Закона об ответственном обращении с животными: от качества норм к эффективному правоприменению». Данный форум был организован Институтом законодательства и сравнительного правоведения Правительстве РФ, в связи с чем, автором настоящей работы для публикации в сборнике направлено в указанное учреждение статья-тезисы по теме: «Юридическая ответственность за жестокое обращение с животными в России и странах бывшего СССР». Все вышеназванные научные форумы, как видно, прошли в 2020 году. В то же время, уже проведены, а также не исключается проведение ряда конференций, круглых столов, симпозиумов в режиме онлайн и в 2021 году. Среди них следует назвать Международный круглый стол «Экология. Общество. Право», который состоялся 11 марта 2021 г. в г. Москве. Данный научный форум организован сектором экологического, земельного и аграрного права Института государства и права РАН.

В то же время, заметим, что научных работ, связанных с применением искусственного интеллекта в экологическом или, например, зе-

мельном праве нами пока не обнаружено. Однако это, конечно, не означает, что их вообще нет. Конечно, они имеются, но думается, эта тема особенно сейчас, в век цифровизации, в век искусственного интеллекта, весьма актуальна и ждет своего исследователя. В то же время, немало издано работ, посвященных юриспруденции, отдельным отраслям права и информационным технологиям[1].

Широко искусственный интеллект применяется также в учебном процессе при изучении курса, предмета «Экологическое право». Так, начиная с марта 2020 г. и по настоящее время, т.е. март 2021 г., занятия по данной дисциплине проводились и пока проводятся исключительно дистанционно. На платформе TIMS и ZOOM, если использовать русское написание этих названий. А до этого времени, тем не менее, для изучения экологического права, как и любой юридической дисциплины, в программе или курсе предлагался перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», необходимых для освоения модуля. В частности, это серверы органов государственной власти — http://www.gov.ru/; сайты СПС, например, КонсультантПлюс — http://www.consultant.ru; Вузовская ЭБС на платформе Oracle http://miit.ru/portal/page/portal/miit/library/e-catalogue; Российская универсальная научная электронная библиотека «eLibrary» http://elibrary.ru; Электронная библиотека Book.ru http://book.ru; Фонды учебно-методической документации на сайте Юридического института http://ui-miit.ru. Конечно, это только азы применения искусственного интеллекта. Все движется вперед. Так, например, в Государственной Думе рассматривается предложение о том, чтобы осуществлять контроль из космоса за незаконной вырубкой лесов[2]. То есть в случае закрепления такой инициативы налицо особый вид экологического контроля, точнее, особый механизм его применения. Определенные надежды на предупреждение пожарной безопасности в лесах возлагаются на дроны. Применение последних рассматривается и в связи с незаконным выловом рыбы. И, конечно, возможно не за горами, внедрение роботов — судей, которые будут рассматривать определенные категории дел, связанных с нарушением экологического законодательства. Необходима электронная помощь в составлении речей адвокатам, осуществляющим защиту по делам об экологических правонарушениях, как административного, так и уголовного характера. В связи с совершенствованием информационных

технологий, возможно появление новых юридических специальностей, в том числе в рассматриваемой нами сфере. Например, IT-инженера по вопросам охраны природной среды или онлайн — практика по разрешению экологических споров и другие.

**Литература**

1. Чеботарева, А. А. Информационное общество и информатизация образовательного пространства: проблемы и перспективы / А. А. Чеботарева [и др.] // Сборник научных трудов международной научно-практической конференции «Образовательное пространство в информационную эпоху» / под редакцией С. В. Ивановой. — Москва, 2018.
2. http://admin.vz.ru/society/2019/9/27/999917.html (дата обращения: 13 марта 2021 г.).

**Мамина Оксана Ивановна,**
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Российского университета транспорта

## Экспериментальные правовые режимы в сфере цифровых инноваций и механизм специального регулирования: новые понятия российского законодательства

*Аннотация*. В работе исследуются новые понятия российского законодательства, введенные в механизм правового регулирования с вступлением в силу Федерального закона «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации». Установление экспериментального правового режима в рамках функционирования «регуляторных песочниц» означает применение в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей особого, отличного от общеустановленного правового регулирования (специального регулирования и общего регулирования — в дефинициях исследуемого закона). В статье анализируются предпосылки и возможные результаты реализации гибкой системы правового регулирования, направленной на стимулирование развития технологий и на предупреждение возможных негативных последствий, связанных, в том числе, с использованием искусственного интеллекта.

*Ключевые слова:* правовой режим, экспериментальные режимы, общее регулирование, специальное регулирование, «регуляторные песочницы», цифровые инновации.

**Oksana I. Mamina**,
PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Chair
"Administrative Law, Environmental Law, Information Law"
of the Law Institute of Russian University of Transport

# Experimental legal regimes in the field of digital innovations and the mechanism of special regulation: new concepts of russian legislation

*Abstract*. The paper examines new concepts of Russian legislation introduced into the mechanism of legal regulation with the entry into force of the Federal Law "On Experimental legal Regimes in the field of Digital Innovations in the Russian Federation". The establishment of an experimental legal regime within the framework of the functioning of «regulatory sandboxes» means the application to legal entities and individual entrepreneurs of a special, different from the generally established legal regulation (special regulation and general regulation — in the definitions of the law under study). The article analyzes the preconditions and possible results of the implementation of a flexible system of legal regulation aimed at stimulating the development of technologies and preventing possible negative consequences associated, inter alia, with the use of artificial intelligence.

*Keywords:* legal regime, experimental regimes, general regulation, special regulation, "regulatory sandboxes", digital innovations.

28 января 2021 г. в России вступил в силу Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации». В соответствии с его положениями лицам, занимающимся разработкой и внедрением цифровых инноваций, предоставлена возможности осуществить их практическое применение в условиях снятия ограничений, установленных нормативными правовыми актами («песочницы»). Таким образом данные режимы позволят бизнесу сократить время и затраты на разработку, апробацию и внедрение новых технологий, а также снизить юридические риски. В соответствии с постановлением Правительства РФ от 7 октября 2020 г. № 1618 «О внесении изменения в п. 1 Положения о Министерстве экономического развития Российской Федерации» Минэкономразвития России определено в качестве уполномоченного федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по нормативному право-

вому регулированию и полномочия, предусмотренные Федеральным законом от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ, по вопросам экспериментальных правовых режимов в сфере цифровых инноваций, за исключением направления разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций, предусмотренного п. 4 ч. 2 ст. 1 указанного Закона. Названный Закон принят в рамках федерального проекта «Нормативное регулирование цифровой среды», направленного на реализацию задач национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации», которая в свою очередь была сформулирована Указом Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Данный федеральный проект предусматривает разработку и принятие ряда нормативных правовых актов, направленных на снятие первоочередных барьеров, препятствующих развитию цифровой экономики, в частности, в таких сферах как: гражданский оборот, финансовые технологии, интеллектуальная собственность, телекоммуникации, судопроизводство и нотариат, стандартизация и иных.

Необходимость создания гибкой системы правового регулирования, направленной и на стимулирование развития технологий и на предупреждение возможных негативных последствий, связанных с использованием искусственного интеллекта, роботов и объектов робототехники предопределено стремительным развитием самих технологий. Созданию такой гибкой системы, стимулированию развития технологий искусственного интеллекта, в том числе, роботов и робототехники способствуют регулятивные или регуляторные песочницы [3].

Основная предпосылка для этого института заключается в том, что развитие технологий происходит быстрее, чем регулирование. В этих условиях государство находится в постоянном поиске способов сделать его более гибким, способствующим устойчивому и эффективному развитию в различных областях экономики. В таких обстоятельствах и в связи с тем, что без практического опыта невозможно установить адекватное регулирование для большинства инноваций, оно ищет способы опробации новых подходов без фундаментальных изменений законодательства. В целом, механизм «регуляторных песочниц» предоставляет методы для тестирования новых технологий и бизнес-процессов в рамках ограниченного числа участников, сопро-

вождаемых специальными юридическими предписаниями, что означает либо отмену отдельных обязательных требований для целей экспериментов, либо разработку специальных требования и «индивидуальные» положения. Оба эти варианта имеют ограниченный период, необходимый для проверки новой технологии или бизнес-процессов, а также результатов их внедрения.

При этом аналитики используемого подхода правового регулирования, говоря о его перспективах, обращают внимание на то, что с одной стороны, так как в рамках пандемии цифровые технологии приобретают все большее значение в новых сферах общественной жизни, экономики, государственного и муниципального управления, современная ситуация с COVID-19 может привести к развитию как цифровых инноваций, так и «песочниц» [2]; однако, с другой стороны, существуют сомнения в эффективности гибких норм для балансирования общественных интересов и бизнес-стратегий [5].

Целями экспериментального правового режима являются формирование по результатам реализации экспериментального правового режима новых видов и форм экономической деятельности, способов осуществления экономической деятельности; развитие конкуренции; расширение состава, повышение качества или доступности товаров, работ и услуг; повышение эффективности государственного или муниципального управления; обеспечение развития науки и социальной сферы; совершенствование общего регулирования по результатам реализации экспериментального правового режима; привлечение инвестиций в развитие предпринимательской деятельности в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации; создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций.

Установление исследуемого вида правового режима означает применение в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей особого, отличного от общеустановленного правового регулирования (специального регулирования и общего регулирования — в дефинициях анализируемого закона). В качестве специального регулирования закон определяет нормативное правовое регулирование, отличающееся от общего регулирования и устанавливаемое в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ программой экспериментального правового режима в отношении участников экспериментального правового режима на определенный

срок и, если иное не предусмотрено программой экспериментального правового режима, на определенной территории. Если общее регулирование установлено федеральными законами, то специальное регулирование устанавливается в случаях, предусмотренных соответствующими федеральными законами. Специальное регулирование со стороны инициатора (регулятора) должно включать следующие основные составляющие: регламент взаимодействия регулятора и субъектов; процедуры приобретения, приостановления и прекращения статуса субъекта площадки; введение обязательных условий участия (например, получение лицензий, разрешений и т.д.); регламент проведения мониторинга деятельности субъекта площадки.

Таким образом подобный режим вводится для поддержки и развития приоритетных отраслей экономики, для ускоренного появления и внедрения новых продуктов и услуг в сферах применения цифровых инноваций. Введение экспериментального режима допускает некоторые послабления в правовом регулировании в течение определенного периода времени по направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций в значимых для общества сферах [1].

Закон позволяет освободить использование инноваций от ограничивающих их правовых норм в восьми сферах (перечень которых возможен к дополнению), что, по мнению исследователей, немало для начала. Так, экспериментальные правовые режимы в сфере цифровых инноваций могут устанавливаться в соответствии с законом по следующим направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций:

1) медицинская деятельность, в том числе с применением телемедицинских технологий и технологий сбора и обработки сведений о состоянии здоровья и диагнозах граждан, фармацевтическая деятельность;

2) проектирование, производство и эксплуатация транспортных средств, в том числе высокоавтоматизированных транспортных средств и беспилотных воздушных судов, аттестация их операторов, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания;

3) сельское хозяйство;

4) финансовый рынок;

5) продажа товаров, работ, услуг дистанционным способом;

6) архитектурно-строительное проектирование, строительство, капитальный ремонт, реконструкция, снос объектов капитального строительства, эксплуатация зданий, сооружений;

7) предоставление государственных и муниципальных услуг и осуществление государственного контроля (надзора) и муниципального контроля;

8) промышленное производство (промышленность);

9) иные направления разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций, установленные Правительством РФ.

Правовой эксперимент предполагается распространить на системы, основанные на цифровых инновациях, в том числе — большие данные, блокчейн, нейротехнологии и искусственный интеллект, квантовые технологии, робототехника и т.д. Однако в проекте не определен сколь либо законченный перечень подобных технологий, а лишь используется термин «цифровые инновации» в значении нового или существенно улучшенного продукта (товара, работы, услуги, охраняемого результата интеллектуальной деятельности) или процесса, нового метода продаж или организационного метода в деловой практике, организации рабочих мест или во внешних связях [4].

Регуляторные или регулятивные «песочницы» являются площадками, которые создаются инициаторами (регуляторами или региональными властями) с целью тестирования или ограниченного использования инноваций, предусматривающими особый режим регулирования для участников в рамках контролируемой среды.

Родина «регуляторных песочниц» — Великобритания, где первая такая площадка была создана в 2016 г. Также подобные механизмы существуют в США, Канаде, Китае, Австралии, Сингапуре, ОАЭ, Гонконге, Швейцарии, Таиланде, Индонезии, Республике Казахстан, Бахрейне, Иордании, Сьерра-Леоне и ряде других странах. Несомненно, в течение нескольких лет список стран будет расширен, так как в этом учреждении заинтересованы государства с разными правовыми системами и политическими традициями. Площадка экспериментального правового режима начала работать и в г. Москве (см. Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации —

городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона “О персональных данных”»).

Метафора «песочницы» носит иллюстративный характер, поскольку конкретный эксперимент должен быть ограничен участниками, технологиями, применимыми требованиями и т.д. Находясь под контролем государства, «песочница» может быть преобразована на основании специальных правил. Новые финансовые продукты, высокие технологии и инновационные бизнес-модели или процессы могут проверяться в соответствии с особым набором норм, правил и требований, обеспечивающих соответствующие меры безопасности и защиту общественных интересов. При этом законодательно не устанавливаются территориальные границы «песочницы» — они смогут работать в пределах муниципального образования, региона или всей страны. В законе в большей степени регулируется процедурный механизм создания, изменения, отмены и мониторинга «песочниц». В рамках этого механизма по заявлению инициатора или запросу регулятора органы власти и бизнес-сообщества смогут оценить инициативу и предложения по специальному регламенту и принять решение о возможности его урегулирования.

При этом исследователи обращают внимание и на возможные проблемные вопросы практической реализации данного механизма [4]. Сюда можно отнести вопросы коррупционных рисков, связанные с отсутствием нормативно закрепленных критериев принятия решений, рисков недобросовестных компонентов и ограниченного раскрытия коммерческих данных при обработке заявки, налоговой нагрузки для участников «песочниц» и прочие.

В настоящее время этап независимой антикоррупционный экспертизы проходит проект Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона “Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации” (в части развития технологий искусственного интеллекта и больших данных)» (подготовлен Минэкономразвития России, ID проекта 04/13/07-20/00106119, https://regulation.gov.ru/projects#npa=102951.), определяющий перечень отдельных законодательных требований (положений отдельных федеральных законов), которые по решению Правительства РФ (в соответствии с программой экспериментального

правового режима) могут быть неприменимы в рамках экспериментальных правовых режимов.

Законопроектом предусмотрены изъятия из отдельных требований законодательства по таким направлениям разработки и апробации цифровых инноваций как медицинская деятельность и телекоммуникации, проектирование, производство и эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств, включая беспилотные летательные аппараты, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания; применение систем искусственного интеллекта при предоставлении услуг. Предлагаемый перечень изъятий из отдельных требований законодательства предполагает возможность неприменения положений соответствующих федеральных законов при установлении экспериментального правового режима. Выводы об эффективности и адекватности использования механизма «регулятивных песочниц» можно будет делать только после подведения итогов реализации первых проектов, указанных в пояснительных документах к данному законопроекту.

**Литература**

1. Артемова, С. Т. «Цифровой разрыв» и конституционные гарантии «цифрового равенства» / С. Т. Артемова, Н. А. Жильцов, О. И. Чердаков // Конституционное и муниципальное право. — 2020. — № 10. — С. 41—45.

2. Ефремов, А. А. Эксперименты в сфере цифровых технологий в условиях пандемии: потенциал, текущее состояние и проблемы / А. А. Ефремов, В. Н. Южаков // Мониторинг экономической ситуации в России: тенденции и вызовы социально-экономического развития. — 2020. — № 13 (115).

3. Ручкина, Г. Ф. Некоторые вопросы формирования правовых условий использования искусственного интеллекта, роботов и объектов робототехники // Банковское право. — 2020. — № 5. — С. 7—19.

4. Салихов, Д. Р. «Регулятивные песочницы» в России: новые горизонты и вызовы // Цифровое право. — 2020. — Т. 1(2). — С. 17—27.

5. Zetzsche, D., Buckley, R., Arner, D., Barberis, J. Regulating a Revolution: From Regulatory Sandboxes to Smart Regulation. European Banking Institute Working Paper Series. — 2017. — 23(1), — P. 31—103. doi:10.2139/ssrn.3018534

**Мельникова Юлия Владимировна,**
кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право»
Юридического института Российского университета транспорта,
член направления «Транспортная безопасность» —
эксперт НЭС ЦИПБ РАН

# Правовое понимание, гражданско-правовое регулирование и юридические аспекты применения искусственного интеллекта

*Аннотация*. В статье излагаются основные нормативные документы как национальные, так и международные, с помощью которых осуществляется правовое регулирование общественных отношений, складывающихся по поводу искусственного интеллекта; анализируется понятийный аппарат искусственного интеллекта, делается вывод о том, что при использовании искусственного интеллекта возникают проблемы надлежащего правового регулирования функционирования и использования в целом таких систем и использования искусственного интеллекта в конкретных целях деятельности.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, носитель способностей, проблемы и риски создания искусственного интеллекта, функционирование и задействование искусственного интеллекта.

**Yuliya V. Melnikova**,
Candidate of Law, Associate Professor of the Department
«Transport Law», Institute of Legal Studies, Federal State Institution
of Higher Education «Russian University of Transport»

# Legal understanding, civil law regulation and legal aspects of the use of artificial intelligence

*Abstract*. The article sets out the main normative documents, both national and international, with the help of which the legal regulation of social relations that develop in relation to artificial intelligence is carried out; the conceptual apparatus of artificial intelligence is analyzed, it is concluded that when using artificial intelligence, there are problems of proper legal regulation of the functioning and use of such systems in general and the use of artificial intelligence for specific purposes of activity.

*Keywords*: artificial intelligence, bearer of abilities, problems and risks of creating artificial intelligence, functioning and functioning of artificial intelligence.

Современный уровень развития технологий позволяет задействовать искусственный интеллект для достижения разнообразных целей в самых разных сферах общественной жизни, делегируя таким системам все большие объемы задач, не только традиционно выполняемые человеком, но и недосягаемые по своей сложности для решения человеком, принимать квазинезависимые решения.

В документе Европейского экономического и социального комитета от 31 августа 2017 г. «Искусственный интеллект — последствия искусственного интеллекта на (цифровом) едином рынке, в производстве, потреблении, занятости и обществе» отмечено, что использование искусственного интеллекта может способствовать достижению множества целей, в частности — целей обеспечения безопасности транспорта, более персонализированного образования, развития промышленности и др.

При этом развитие новейших технологий, технологий «интернета вещей», облачных технологий порождает ряд правовых и нравственно-этических проблем, что влечет весьма существенные изменения в законодательстве.

Однако в Российской Федерации искусственный интеллект упоминается лишь в нескольких законодательных актах далеко не первостепенной важности.

В законах целого ряда зарубежных государств, таких как США, Япония, Китай, ОАЭ, Южная Корея, Великобритания, Германия, Индия уже сегодня закреплены и применяются регламентирующие меры в отношении искусственного интеллекта.

Технологии искусственного интеллекта уже сейчас находят применение в различных сферах общественной жизни, например в создании транспортных средств в виде беспилотных автомобилей. Что, в свою очередь, обуславливает возникновение новых правовых проблем: связанных с легализацией транспортных средств такого рода, а также с определением ответственности за несчастные случаи и адаптацией правил страхования.

Майкл Гихо, Энн Мэтью и Николас Сузор отмечают, что даже в областях применения наиболее «простых» технологических иннова-

ций правовое регулирование является весьма затруднительным. Соответственно, регулирование технологий искусственного интеллекта может оказаться самой сложной задачей, что когда-либо ложилась на плечи законодательных органов. В частности, развитию технологических инноваций законодательство может как способствовать, так и препятствовать[1].

Самое понятие «искусственный интеллект» был введен в профессиональное и научное обращение Джоном Маккарти в 1956 г. на специализированной научной конференции, посвященной данной тематике[2].

Дефиниция искусственного интеллекта во многом, обоснованно пишет А. В. Шилейко, зависит от целей, которые ставит перед собой исследователь: 1) создание искусственного интеллекта в целях исследования, достижения лучшего осмысления и понимания естественного (человеческого) интеллекта; 2) создание искусственного интеллекта в целях решения при помощи такового задач, которые обычно решаются человеком; 3) создание искусственного интеллекта в целях решения при помощи такового задач, решение которых необходимо человеку, но которые непосильны для человека. Соответственно, разработка дефиниции понятия искусственного интеллекта требует одновременного учета множества факторов, относящихся к самым разным областям науки[3].

В немалой степени данная задача разработки дефиниции искусственного интеллекта осложнена тем, что нет ясного понимания понятия интеллекта (естественного интеллекта).

Согласно Патрику Генри Уинстону, исчерпывающе точное и емкое определение естественного интеллекта в обычном смысле этого слова, по-видимому, невозможно, потому что интеллект — это сложнейший сплав значительного числа разнообразных навыков в сфере обработки и представления информации[4].

---

[1] *Guihot M., Matthew A. F., Suzor N*. Nudging Robots. 2017. P. 25—26.

[2] *Smith C.* Introduction // The History of Artificial Intelligence. 2006. P. 4 // https://courses.cs.

[3] *Шилейко А. В*. Дискуссии об искусственном интеллекте. М. : Знание, 1970. С. 42.

[4] *Уинстон П. Г*. Искусственный интеллект / пер. с англ. В. Л. Стефанюка ; под ред. Д. А. Поспелова. М. : Мир, 1980. С. 11.

Человеческий интеллект, на сегодняшний день, не имеет аналогов в биологическом мире и, тем более, искусственном мире, так как обладает целым рядом уникальных способностей, что делает выбор именно его для определения прогресса искусственного интеллекта вполне обоснованным и логичным. При этом в лице человека мы имеем дело с наиболее «черным» из «черных ящиков»[1].

По справедливому замечанию О. А. Ястребова, в теоретическом плане совершенно необходимо обратить внимание на семантику правовых категорий «искусственный интеллект», «робот», «робототехника» с точки зрения разработки их юридических конструкций[2].

В самом общем значении, согласно п. 3.1 ГОСТ Р 60.0.2.1-2016 «Роботы и робототехнические устройства. Общие требования по безопасности», «робот — исполнительное устройство с двумя или более программируемыми степенями подвижности, обладающее определенным уровнем автономности и способное перемещаться во внешней среде с целью выполнения поставленных задач».

Относительно соотношений понятий искусственный интеллект и робототехники Королевская инженерная академия наук Великобритании отмечает, что хотя и может быть удобным рассматривать вместе искусственный интеллект и робототехнику, это — две разные темы, разные направления, в которых используются разные технологии и которые развиваются все же с различной скоростью. И хотя искусственный интеллект и робототехника могут (и возможно — будут) использоваться вместе, их интегрирование создает новые проблемы, еще более затрудняющие прогнозирование политики[3].

При этом не все исследователи проводят различия между робототехникой и технологиями искусственного интеллекта и огромное количество ученых из разных отраслей предлагают свои многочисленные подходы к понятию искусственный интеллект.

При этом ни одно отдельно взятое определение искусственного интеллекта не принято единодушно всеми специалистами.

---

[1] *Понкин И. В*. Теория публичного управления : учебник для магистратуры. М. : Буки Веди, 2017. С. 660.

[2] *Ястребов О. А*. Искусственный интеллект в правовом пространстве: концептуальные и теоретические подходы// Сб. матер. к XII Ежегодным научным чтениям памяти С. Н. Братуся. — М. : Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ; Статут, 2017. С. 271.

[3] Robotics and artificial intelligence // https://www.raeng.org-2016

Наиболее релевантное, на наш взгляд, определение было предложено И. В. Понкиным и А. И. Редькиной:

«Искусственный интеллект — это искусственная сложная кибернетическая компьютерно-программно-аппаратная система (электронная, в том числе — виртуальная, электронно-механическая, биоэлектронно-механическая или гибридная) с когнитивно-функционнальной архитектурой и собственными или релевантно доступными (приданными) вычислительными мощностями необходимых емкостей и быстродействия, обладающая:

1) свойствами субстантивности (включая определенную субъектность, в том числе как интеллектуального агента) и в целом автономности, а также элаборативной (имеющей тенденцию совершенствования) операциональности;

2) высокоуровневыми возможностями воспринимать (распознавать, анализировать и оценивать) и моделировать окружающие образы и символы, отношения, процессы и обстановку (ситуацию), самореферентно принимать и реализовывать свои решения, анализировать и понимать свои собственные поведение и опыт, самостоятельно моделировать и корригировать для себя алгоритмы действий, воспроизводить (эмулировать) когнитивные функции, в том числе связанные с обучением, взаимодействием с окружающим миром и самостоятельным решением проблем;

3) способностями самореферентно адаптировать свое собственное поведение, автономно глубинно самообучаться (для решения задач определенного класса или более широко), осуществлять омологацию себя и своих подсистем, в том числе вырабатывать омологированные «языки» (протоколы и способы) коммуницирования внутри себя и с другими искусственными интеллектами, субстантивно выполнять определенные антропоморфно-эмулирующие (конвенционально относимые к прерогативе человека (разумного существа)) когнитивные (в том числе познавательно-аналитические и творческие, а также связанные с самосознанием) функции, учитывать, накапливать и воспроизводить (эмулировать) опыт (в том числе — человеческий)»[1].

[1] *Понкин И. В., Редькина А. И.* Искусственный интеллект с точки зрения права// Вестник Российского университета дружбы народов. Сер. «Юридические науки». 2018. Т. 22. № 1. С. 91—109.

В регулировании искусственного интеллекта, в силу его специфики, должны быть задействованы следующие системы нормативной регламентации: 1) нормативно-правовое регулирование, в том числе — имплементирующее нравственно-этические нормы в этой сфере; 1.1) международное публичное право; 1.2) национальное законодательство; 2) техническое нормативное регулирование; 3) нормы биоэтики и этики в целом; 4) нормы *lex mercatoria*; 5) акты саморегулирования. При этом техническое нормативное регулирование по объективным причинам, полагаем, занимает (должно занимать) доминирующее значение в части предотвращения рисков причинения вреда вследствие функционирования искусственного интеллекта.

Вопросы понимания и интерпретации искусственного интеллекта еще долго будут образовывать поле, где «преломляются копья дискуссий».

**Павлова Алла Викторовна,**
кандидат экономических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта

## Искусственный интеллект в таможенном деле

*Аннотация*. В статье рассмотрены перспективы и направления использования искусственного интеллекта в таможенной сфере.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, таможенная служба, информационные технологии, цифровизация, большие данные, блокчейн, целевой ориентир.

**Alla V. Pavlova**,
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Customs Law and Organization of Customs Affairs of the Russian University of Transport

## Artificial intelligence in custom

*Abstract*. The article considers the prospects and directions of using artificial intelligence in the customs sphere.

*Keywords:* artificial intelligence, customs service, information technology, digitalization, big data, block chain, target.

К 2030 г. должна быть сформирована качественно новая, насыщенная «искусственным интеллектом», «умная» таможенная служба, незаметная для законопослушного бизнеса и результативная для государства.

В России под «искусственным интеллектом понимается комплекс технологических решений, позволяющий имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые, как минимум, с результатами интеллектуальной деятельности человека. Комплекс технологических решений включает в себя информационно-коммуникационную инфраструктуру (в том числе информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, иные технические средства обработки информации), программное обеспечение (в том числе в котором используются методы машинного обучения), процессы и сервисы по обработке данных и поиску решений. При этом «технологии искусственного интеллекта — технологии, основанные на использовании искусственного интеллекта (включая компьютерное зрение, обработку естественного языка, распознавание и синтез речи, интеллектуальную поддержку принятия решений и перспективные методы искусственного интеллекта)» (Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации — городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона “О персональных данных”»).

Первым целевым ориентиром развития таможенной службы Российской Федерации на период до 2030 г. является полномасштабная цифровизация и автоматизация деятельности таможенных органов в том числе за счет цифровой трансформации технологий таможенного оформления и таможенного контроля до и после выпуска товаров с использованием методов искусственного интеллекта и обработки больших объемов данных. Применение *Big data* (или Больших дан-

ных) в таможенном деле предполагает использование набора технологий и методов для обработки и анализа больших объемов данных. При этом большими данными считаются большие по объему данные, быстро увеличивающие свой объем данные, разные по структуре данные, поддающиеся одновременной обработке. Направлениями применения *Big data* могут стать в первую очередь управление рисками, а также клинский сервис и оперативное управление (распоряжение Правительства РФ от 23 мая 2020 г. № 1388-р «Об утверждении Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года»).

Контрольным показателем является доля таможенных операций, совершаемых автоматически с использованием информационных технологий в отношении товаров, не идентифицированных как рисковые поставки, связанных с ввозом (вывозом) товаров в (из) Российскую(ой) Федерацию(ии) из государств, не являющихся государствами — членами Евразийского экономического союза, с перевозкой товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, а также с помещением товаров под таможенные процедуры, который должен достигнуть в 2030 г. 100%.

В настоящее время в зарубежных таможнях также идет процесс внедрения передовых информационных технологий. Так, Европейские таможенные органы столкнулись с резким увеличением количества небольших посылок, поступающих с веб-сайтов электронной торговли, часто из Китая. Для решения этой проблемы европейский проект PROFILE с 2018 г. объединяет таможенные администрации Нидерландов, Бельгии, Швеции, Норвегии и Эстонии. Проект предполагает использование передовых технологии искусственного интеллекта для автоматической перекрестной проверки таможенных деклараций, поступающих из электронной коммерции Китая, с информацией в Интернете [1].

Федеральное налоговое управление Бразилии с 2014 г. использует инструмент искусственного интеллекта *SISAM*. Он применяется для оценки риска, связанного с импортом. Инструмент искусственного интеллекта «учится» на истории деклараций импорта, как посредством контролируемого, так и неконтролируемого обучения. Поскольку нет возможности получить прямой доступ к человеческому мозгу, чтобы гарантировать, что все эти знания будут доступны, ко-

гда и где они потребуются, Бразилия разработала систему, которая пытается приблизиться к этой идее — *ANIITA*. *ANIITA* использует данные МЕРКОСУР обо всех экспортных и импортных операциях, сверяя данные каждой иностранной экспортной декларации с бразильской импортной декларацией. Таким образом, *ANIITA* может найти несоответствия в декларациях: например, она может обнаружить, что классификация товаров, заявленных при экспорте, не соответствует классификации товаров, заявленных при импорте. Бразилия реализовала концепцию глобальной таможенной сети (*GNC*), разработанную Всемирной таможенной организацией [2].

Таможенной и пограничной охраной США в 2018 г. протестировано применение технологии блокчейн для процесса представления резюме заявок для заявок *NAFTA/CAFTA*. Использование блокчейна обеспечивает почти мгновенную связь и ускоренную обработку информации [3].

Таким образом, сраны стремятся использовать достижения информационных технологий в сфере таможенного дела. Таможенным органам РФ предстоит в ближайшем будущем также активно использовать в практике таможенного контроля искусственный интеллект и большие данные.

**Литература**

1. Giordani, A. Artificial Intelligence in Customs Risk Management for e-commerce: Developing a web-scanning Architecture for the Dutch Customs Administration // https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3Ada9b9c93-eb5f-4954-bdbd-16d2bb61feb5.

2. Gustavo Lacerda Coating New integrated risk management solutions in Brazil // https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-86/brazils-new-integrated-risk-management-solutions.

3. What's New in Innovation | U.S. Customs and Border Protection // https://www.cbp.gov/trade/ace/whats-new-innovation.

**Петров Юрий Иванович,**
кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»
Юридического института Российского университета транспорта

# Инженерное образование и его правовая основа в России в XVIII—XIX веках: опыт и уроки

*Аннотация*. В статье рассматриваются возникновение и основные этапы развития инженерного образования в императорской России, получившего завершение созданием вначале училища, а затем института ведомства путей сообщения. Анализируются правовые акты, которые ложились в основу осуществляемых преобразований. Показаны шаги государства по развитию путей сообщения, а также совершенствованию системы отраслевого управления, оказавшего влияние на развитие инженерного образования в стране.

*Ключевые слова:* история, инженерные школы, пути сообщения, правовые акты, искусственные сооружения, учебные заведения.

**Yuri I. Petrov**,
Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Customs Law and Organization Customs Department of the Russian University of Transport

# Engineering education and its legal basis in Russia in the XVIII—XIX centuries: experience and lessons

*Abstract*. The article examines the emergence and main stages of the development of engineering education in imperial Russia, which was completed by the creation of a school first, and then an institute of the department of communications. The article analyzes the legal acts that formed the basis of the ongoing transformations. The steps of the state to develop communication lines, as well as to improve the system of sectoral management, which influenced the development of engineering education in the country, are shown.

*Keywords:* history, engineering schools, communication routes, legal acts, artificial structures, educational institutions.

Интерес к организации массовой инженерной подготовки стал пробуждаться в конце XVII в., во Франции, Англии, Германии в де-

вяностые годы появились инженерные школы. В России первая школа такого типа была учреждена в 1699 г. по инициативе Петра I. Это была Московская пушкарская школа.

Вскоре, начав активно развивать военное дело и флот, строить каналы, шлюзы, здания, мосты Петр почувствовал необходимость в большом количестве людей, обладающих хотя бы минимумом математических знаний. Он внимательно изучал систему образования европейских стран, критически относился к ней, не во всем она его устраивала. Петр был недоволен учебным процессом в инженерных школах Голландии и Англии, не по душе ему была теоретическая ущербность их программ. Но понимая значение инженерных школ для решения насущный и перспективных задач государства, наблюдая значительное отставание России от Запада в сфере образования, он делал все для создания и развития технического и научного потенциала в стране. Как-то на праздновании спуска военного корабля Петр Алексеевич, обращаясь к старым боярам сказал: «Передвижение наук я приравниваю к обращению крови в человеческом теле». Наступило время наука должна переместиться в Россию[1].

Форсируя приобщение русского общества к западной культуре и особенно к образованию Петр посылал молодых людей учиться за границу. Партиями в 40—50 человек отправлялись молодые люди в Голландию, Англию, Францию, Италию. С 1705 г. в Амстердаме находился особый комиссар князь Львов, осуществляя надзор за «навигаторами», как тогда называли русских учеников за границей. Молодые люди из дворян изучали там кораблестроение и мореходство, для получения практических знаний они служили по несколько лет на иностранных судах. Дети купцов должны были учиться за границей торговому делу, ремесленники — различным мастерствам[2].

Завершив строительство Петербурга, Петр стал превращать его в главный торговый порт России, роль которого до этого выполнял г. Архангельск. В 1711 г. началось насильственное переселение в Петербург наиболее состоятельных купцов из разных городов страны. Петр запретил вывозить за границу основные товары русского экс-

[1] *Ключевский В. О*. Соч. в 9 т. Т. VIII. М. : Мысль, 1990. С. 402.

[2] *Павлов-Сильванский Н*. Проекты реформ в записках современников Петра Великого: Опыт изучения русских проектов и неизданные их тексты. М. : Гос. публ. ист. б-ка России, 2000. С. 19.

порта через г. Архангельск. С годами Россия стала превращаться в морскую державу, это позволило ей расширить внешнюю торговлю и установить научные и культурные связи с рядом европейских государств.

Для развития водных путей сообщения Петр I активно занялся строительством каналов. Строительство гидротехнических и дорожных сооружений требовало новых школ, технической литературы. Петр I лично участвовал в составлении обширного перечня книг по самым разнообразным вопросам науки и техники, которые нужно было перевести на русский язык.

В первое десятилетие XVIII в. открываются новые школы в Петербурге, Ревеле, Казани и других городах. В 1712 г. Петербург как столица России становится научным центром страны, в 1715 г. в нем открывается Морская академия или, как ее тогда называли, Академия морской гвардии, а несколько позже в городе появляются две школы инженерная (1719) и артиллерийская (1722)[1].

В 1724 г, по указу Петра I была основана Академия наук. Причем по замыслу Петра она должна была стать не только ученым заведением, но и обеспечивать подготовку образованных специалистов. С этой целью при Академии учредили университет, а при университете — гимназию. В учебных заведениях преподавались дисциплины математического цикла: арифметика, геометрия, астрономия, география, навигация, механика, оптика, архитектура, физика, химия и т.д., то есть в обучении наблюдался явно выраженный технический уклон. Создание академии вывело Россию на одно из ведущих мест в мировой науке.

Таким образом усилиями Петра Великого и его сподвижниками в первой четверти XVIII столетия в России был заложен фундамент технического образования, которое получило свое развитие в последующие годы.

Во второй половине XVIII в. основное внимание в России было обращено на военное образование, но появлялись и новые технические учебные заведения, в частности гидротехнические школы. Их учреждение требовало строительство каналов с системами шлюзов и

[1] Старейший транспортный университет — городу на Неве / под ред. В. И. Ковалева, В. В. Сапожникова, В. В. Фортунатова. М. : Маршрут 2006. С. 293.

других гидротехнических сооружений, а также развитие водных судоходных путей.

Екатерина II, как и Петр I смогла понять значение для России наличия разветвленной речной системы, умело превращающейся с помощью каналов в систему водных путей сообщения. В 1764 г. началось строительство Сяского канала. Продолжая совершенствовать Вышневолоцкую водную систему, с целью повысить уровень воды в ней, все деревянные шлюзы перестроили в гранитные, прорыли Сиверский канал из устья реки Мсты к истоку реки Волхов. В результате Вышневолоцкая система вышла на уровень первоклассного государственного сообщения[1].

Постоянно усложняющиеся задачи, которые приходилось решать строителям искусственных сооружений на реках страны требовали грамотных специалистов. В 1767 г. была создана первая гидротехническая школа при конторе Боровичских порогов, затем в 1768 г. — вторая при Вышневолоцкой конторе водяных коммуникаций и третья — в 1782 г. при экспедиции Ладожского канала. По инициативе известного гидротехника Я. Е. Сиверса в 1782 г. был создан «корпус гидравликов», выпускники которого направлялись на строительство гидротехнических сооружений. Кроме того, в кадетском инженерном корпусе дополнительно вводились такие учебные дисциплины как: механика, гидравлика, гидростатика и гидротехника.

В это время в основном заканчивается этап овладения элементарными математическими знаниями и теперь уже развитие техники строительного искусства требуют знания высшей математики, физики, механики.

Расширяющееся строительство водных путей сообщения и дорог вело к появлению новых учреждений в системе управления государством, на которые возлагалось решение серьезных инженерных задач. В 1755 г. Канцелярии от строения государственных дорог было поручено заведовать всеми крупными дорогами в России, их строительством и содержанием. В 1786 г., создается новый дорожный орган Комиссия о дорогах в государстве, для разработки генерального плана

[1] *Петров Ю. И.* Развитие транспортных путей и законодательства в правление Екатерины II // Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность». 2019. № 2. С. 6—7.

строительства дорог в России[1]. Непосредственный контроль за строительством дорог в губерниях был возложен на казенные палаты, также новые местные финансовые органы. Само же строительство осуществлялось особыми экспедициями, которые создавались при казенных палатах и имели в своем составе: советника, инженера офицера, 1—2 дорожных офицеров для наблюдения за строительством[2]. В 1797 г. в целях совершенствования государственного управления транспортом было создано особое учреждение для заведования в империи путями сообщения, первоначально исключительно лишь водными. Ведомство получило название Главного управления водными коммуникациями, в дальнейшем переименованное в Департамент водяных коммуникаций, положивший начало ведомству путей сообщения.

Приведенные выше преобразования в управлении строительством и эксплуатацией путей сообщения и искусственных сооружений на транспорте, осуществлявшиеся на протяжении десятилетий вывели Россию на новый уровень решения практических задач, требующий и соответствующего кадрового обеспечения.

В 1802 г. Александр I утвердил Положение об устройстве учебных заведений, учредил Министерство народного просвещения. В Петербурге, Дерпте, Вильно, Казани и Харькове появились новые или были реорганизованы уже существовавшие университеты. Каждый университет становился центром учебного округа, в котором находилось также средние и начальные учебные заведения. Александр I основал Царскосельский и Демидовский лицеи, а также Московское коммерческое училище[3]. Два процента всей расходной части бюджета страны шло на образование высшего разряда, низшие обеспечивались за счет местных властей и церковных приходов. В обществе было известно, что царь урезал бюджет своего двора и отдавал деньги на поощрение словесности, печатание научных исследований и на пенсии ученым. Его примеру следовали многие вельможи, купцы, предприниматели, считая дело благотворительности на ниве просвещения весьма важным для прогресса страны. Император мечтал о том, что,

[1] ПСЗ. Т. XXII. 1786. № 16346.

[2] *Белянина Л. И. Макарова С. Л.* Комиссия о дорогах в государстве // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.). Кн. 2. М. : Наука, 1999. С. 298.

[3] Старейший транспортный университет — городу на Неве / под ред. В. И. Ковалева, В. В. Сапожникова, В. В. Фортунатова. М. : Маршрут 2006. С. 299.

охватив всю молодежь различными видами образования, и вскоре увидит страну со сплошной грамотностью.

Для проникновения в Россию в начале XIX в. прогрессивных методов обучения и новейших учебников огромную роль сыграл Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Институт был основан в 1809 г. по инициативе Н. П. Румянцева, который в течение 10 лет возглавлял Департамент водяных коммуникаций, руководил строительством Мариинской и Тихвинской водных систем, мытищинского водопровода в Москве и других сооружений. Румянцев всячески способствовал развитию технического образования в стране, поощрял издание книг по строительному искусству на русском языке.

20 ноября 1809 г. вышел Манифест об управлении водяными и сухопутными сообщениями[1]. Манифест объявил о создании Учреждения об управлении водяными и сухопутными сообщениями, Корпуса инженеров путей сообщения, а также учебного заведения Института корпуса инженеров путей сообщения. Институт стал готовить специалистов в области путей сообщения, он явился колыбелью русских инженеров-путейцев, строителей водных, шоссейных и в дальнейшем железных дорог.

Развитию учебного заведения, в котором готовились кадры для системы путей сообщения, Александр I придавал большое значение. Из-за границы (по договоренности с Наполеоном) были приглашены на службу такие ученые и организаторы как: А. Бетанкур, П. Базен, Ш. Потье, А. Фабр и М. Дестрем. Казна выкупила Юсуповский дворец на Фонтанке для будущих воспитанников института. Сестра царя, великая княгиня Екатерина Павловна, взяла шефство над воспитанниками Института, помогала институту морально и материально[2].

За разработку учебной программы для института взялся А. Бетанкур, назначенный ректором. В Европе он приобрел определенный опыт в сфере инженерного образования, в 1785—1791 гг. обучался в Школе мостов и дорог в Париже, а в 1802 г. принимал участие в организации Школы каналов, дорог и портов, в Мадриде[3]. Программу от-

[1] См. ПСЗ. Собрание 1. Т. XXII. 1809. № 23996.

[2] Старейший транспортный университет — городу на Неве / под ред. В. И. Ковалева, В. В. Сапожникова, В. В. Фортунатова. М. : Маршрут 2006. С. 343.

[3] *Боголюбов А. Н., Павлов В. Е., Филатов Н. Ф.* Августин Бетанкур (1758—1824). Ученый, инженер, архитектор, градостроитель. Н. Новгород : ННГУ, 2002.

личал совершенно новый подход к обучению, в ней соединялась общенаучная подготовка с инженерной, нашли в ней также отражение и концептуальные установки М. М. Сперанского.

Институт долгое время оставался единственным техническим вузом, где такие дисциплины, как высшая математика, физика, химия, теоретическая и прикладная механика и другие, составляющие предмет строительного искусства, читались в полном объеме самыми авторитетными учеными, академиками Академии паук. Институт Корпуса инженеров путей сообщения до 1864 г. являлся закрытым военным учебным заведением, и его выпускники, хотя и получали воинские звания по окончании вуза, направлялись в Корпус инженеров путей сообщения.

В 1864 г. было принято новое Положение об Институте, и он стал открытым гражданским высшим учебным заведением с пятилетним сроком обучения. Произошло отделение Института от Корпуса инженеров путей сообщения, и он полностью перешел в ведение Главного управления путей сообщения и публичных зданий. С этого времени формально двери института распахнулись и перед недворянскими сословиями. Однако значительного увеличения числа обучающихся в Вузе не произошло. Так в сентябре 1884 г. сдали экзамены и поступили в институт 62 человека, а перед этим в мае окончили вуз и получили дипломы гражданских инженеров 80 человек. К 25 декабря 1884 г. на 3—5 курсах института числилось 220 учащихся[1]. Однако значительно расширившаяся сеть железных дорог к этому времени быстро поглощала всех выпускников.

Динамично развивавшийся железнодорожный транспорт, возраставшая потребность в инженерных кадрах для завершения строительных работ по Транссибу и эксплуатации подвижного состава на действующих магистралях, определили актуальность открытия еще одного высшего учебного заведения в системе Министерства путей сообщения. На строительстве Сибирской железной дороги, несмотря на значительно повышенные оклады денежного содержания, многие технические должности приходилось замещать лицами, не имеющими инженерного образования и недостаточно подготовленными к

[1] Старейший транспортный университет — городу на Неве / под ред. В. И. Ковалева, В. В. Сапожникова, В. В. Фортунатова. М. : Маршрут 2006. С. 348—349.

этой деятельности[1]. Однако долгое время правительство не торопилось расширять сеть технических учебных заведений.

Главным идеологом создания в ведомстве Министерства путей сообщения еще одного учебного заведения выступил Николай Павлович Петров[2]. Он предложил создать инженерное училище в Москве с сокращенным до трех лет курсом обучения теоретическим дисциплинам и последующей двухгодичной практикой на реальных строительных объектах. Министр путей сообщения князь М. И. Хилков поддержал проект Петрова и 23 мая 1896 г. император Николай II утвердил мнение Общего собрания Государственного Совета об учреждении Инженерного училища ведомства путей сообщения[3]. На следующий день, 24 мая вышел именной указ о том, чтобы именовать училище «Императорским»[4].

Училище было закрытым учебным заведением и должно было в ускоренном порядке готовить технические кадры для практической деятельности в сфере железнодорожного строительства и эксплуатации подвижного состава. Завершив обучение, пройдя трехлетний теоретический курс, сдав выпускные экзамены и представив удостоверение о прохождении двухлетней обязательной практики, выпускники получали диплом инженера-строителя, с правом на производство строительных работ и на составление проектов сооружений, за исключением проектов сложных механизмов. Желающим получить звание инженера путей сообщения, присваиваемого окончившим Санкт-Петербургский институт, необходимо было сдать экзамены по особой программе, утвержденной министром путей сообщения, и в случае успеха получить желаемое звание[5].

Вскоре после создания Училища широкая научно-техническая общественность стала высказываться за предоставление ему прав высшего учебного заведения, поскольку для этого были все основания. Училище имело первоклассную по тем временам учебно-лабораторную базу с

---

[1] *Бусаров В. Г., Левин Б. А.* «Без светоча теории…» О выдающемся русском ученом и государственном деятеле Николае Павловиче Петрове. М. : МИИТ, 2003. С. 54.

[2] Петров Николай Павлович — ученый, государственный деятель в области железнодорожного транспорта; почетный член Императорской Академии Наук, инженер-генерал.

[3] ПСЗ. Собрание 3. Т. XVI. Отделение 1. 1896. № 12988. С. 475.

[4] ПСЗ. Собрание 3. Т. XVI. Отделение 1. 1896. № 13026. С. 531.

[5] ПСЗ. Собрание 3. Т. XVI. Отделение 1. 1896. № 12988. С. 477.

уникальными гидравлической и механической лабораториями. Преподавательский состав с первых же дней включал видных ученых таких как: Ф. Е. Максименко, Л. Д. Проскуряков, И. А. Каблуков, С. А. Чаплыгин, Н. Е. Жуковский, Е. О. Патон, В. Н. Образцов и др.

Однако события 1905 г. испортили репутацию училища в глазах чиновников царской администрации. 23 октября 1905 г. занятия в Училище остановились в связи с участием примерно 370 студентов во Всероссийской октябрьской забастовке. С 16 января по 16 апреля 1906 г. решением Совета Училище было закрыто. Таким образом вопрос о повышении статуса вуза был отложен на несколько лет.

В 1907 г. Совет профессоров Училища принял попытку расширить установленные пределы его образовательного курса путем увеличения объема теоретических предметов и срока обучения студентов до четырех лет при одновременном сокращении срока производственной практики. Также была проведена унификация учебных планов в соответствии с программой Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения. С 1909 г. студенты Училища получили право выбора между увеличенным курсом теоретической подготовки и традиционной двухлетней производственной практикой[1]. А вскоре было признало целесообразным заменить двухлетнюю практику выпускников Училища продлением теоретического курса до четырех лет, поскольку все чаще железные дороги отказывались принимать студентов на практику из-за отсутствия мест и государственных средств.

В мае 1912 г. Учебный отдел Министерства путей сообщения направил представление в Совет Министров, в котором отмечал, что в результате модернизации учебных программ Училища выпускники «вполне заменяют инженеров путей сообщения по всем отраслям инженерного дела». Но при этом у них существенно меньше служебных прав, чем у выпускников Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения. Следствием существующего статуса императорского Московского инженерного училища является то, что оно имеет незначительные штаты профессорско-преподавательского состава и низкий уровень ассигнования. Учитывая фактическое выравнивание образовательных программ Московского и Санкт-Петербургского учебных за-

[1] *Тарасова В. Н.* Транспортное инженерное образование в XIX—XX вв.: учеб. пособие. М., 1999. С. 43.

ведений министр в представлении предлагал преобразовать Училище в институт на основании действующего положения об отраслевом высшем инженерном учебном заведении в Санкт — Петербурге[1].

Совет Министров одобрил инициативу министра путей сообщения С. В. Рухлова и 21 мая 1912 г. направил его проект на заключительное рассмотрение в законодательные палаты — Государственную Думу и Государственный Совет. Более года понадобилось для рассмотрения и обсуждения в высших органах власти проекта уже закона о преобразовании Училища в Институт. 13 декабря 1913 г. на базе училища было создано высшее учебное заведение Московский институт инженеров путей сообщения, которому 18 января 1914 года присвоили имя императора Николая II. Преобразование Училища в полноценное высшее учебное заведение в 1913 г. привело к введению пятилетнего теоретического курса и значительному увеличению числа общепрофессиональных и специальных учебных дисциплин.

История императорского Московского инженерного училища, а затем Института инженеров путей сообщения, оказалась кратковременной и совпала с завершающим этапом формирования государственной высшей школы Российской империи. Новое учебное заведение в одном и в другом качестве, на протяжении почти двух десятилетий, находилось в центре развернувшейся дискуссии о том, каким должно быть высшее учебное заведение для подготовки инженеров путей сообщения и сколько России таких институтов требуется. Будущее показало, что не только с решением практических задач ВУЗ успешно справлялся, но и с той ролью, которая ему была отведена в многолетней дискуссии.

Российское инженерное дело, насчитывающее более 300 лет это та составная национального развития, которой мы вправе гордиться. Усилия Петра Великого и его сподвижников показали направления развитию инженерного образования в России. Разные люди приходили к власти, но инженерное дело продолжало совершенствоваться. Накапливался опыт, складывались традиции, формировались научные школы, создавался фундамент для развития отраслей науки и человеческой деятельности. В 1980-е гг. произошел сбой в отлаженном веками механизме. В начавшихся преобразованиях больше всего доста-

[1] Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали — мост между прошлым и будущем России. М. : Издательство Центра «Транспорт», 2005. С. 127.

лось профессиональному образованию и науке. Возрождать традиции надо с восстановления исторической памяти. Безнравственно не помнить тех и то, благодаря кому и чему мы есть.

**Правкин Сергей Алексеевич,**
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Административное право, экологическое право, информационное право» Российского университета транспорта

## Цифровая трансформация финансового рынка как шаг к созданию его новой модели

*Аннотация*. Цифровая трансформация финансового рынка приводит постепенно к децентрализации финансовой системы. Участники финансового рынка должны осуществлять собственную цифровую трансформацию и обеспечивать новыми сервисами клиентов. Развитие децентрализованного финансового рынка связано с централизованными технологиями искусственного интеллекта и применением программных интерфейсов, аналитикой больших данных и машинного обучения. Цель работы — состоит в необходимости выявления новых инструментов финансового рынка и новых возможностей, которые способствуют переходу централизованной системы финансового рынка к децентрализованной и ведут созданию более комфортной среды финансового рынка, новой устойчивой финансовой «архитектуры» и среды взаимодействия для клиентов.

*Ключевые слова:* финансовый рынок, цифровая эпоха, блокчейн, финтех-индустрия, смарт-контракт, инфраструктура финансового рынка, индикаторы финансового рынка.

**Sergei A. Pravkin**,
candidate of law, associate Professor, associate Professor
of «Administrative law, environmental law, information law»
Russian University of transport

## Digital transformation of the financial market as a step towards creating its new model

*Abstract*. The digital transformation of the financial market leads gradually to the decentralization of the financial system. Financial market participants must implement their own digital transformation and provide new services to custom-

ers. The development of a decentralized financial market is associated with centralized artificial intelligence technologies and the use of software interfaces, big data analytics and machine learning. The purpose of the work is to identify new financial market instruments and new opportunities that contribute to the transition of a centralized financial market system to a decentralized one and lead to the creation of a more comfortable financial market environment, a new sustainable financial «architecture» and an interaction environment for clients.

*Keywords:* financial market, digital era, blockchain, intech industry, smart contract, financial market infrastructure, financial market indicators.

В настоящее время развивается новый технологический уклад, связанный с цифровой трансформацией, в том числе «архитектуры» финансового рынка. Наблюдается устойчивый спрос клиентов на новые цифровые услуги за счет увеличения онлайн-продаж финансовых продуктов. «Цифровая революция подрывает устои банковской системы и ставит традиционных игроков перед необходимостью радикальных реформ».[1]

В документах Международного валютного фонда и Всемирного банка, в руководстве «Индикаторы финансовой структуры, развития и здоровья»[2] финансовой рынок обозначается как объединение денежного рынка, валютного рынка и рынка капитала (включая бонды, акции, деривативы и структурированные финансовые продукты). Но в настоящее время финансовый рынок все более становится частью децентрализованной системы. Централизованная финансовая система сама стремится опираться на децентрализованные платформы передачи данных: новые онлайн-платформы для клиентов, распределенный документ-оборот и отчетность, распределенные системы облачного хранения финансовой информации.

Современная финтех-индустрия[3] давно конкурирует с институциональными организациями финансового рынка. У финтех-компаний финансовые услуги опираются на новые технологические сервисы, с опорой на искусственный интеллект, биометрию, облачные ресурсы,

[1] *Ширинкина Е. В.* Оценка трендов цифровой трансформации финансовой отрасли // Надежность и качество сложных систем, № 2 (26). 2019. С. 114—120.

[2] https://www.imf.org/external/Russian/

[3] См.: Основные направления развития финансовых технологий на период 2018—2020 годов // URL: https://www.cbr.ru/content/document/file/35816/on_fintex_2017.pdf (дата обращения: 28 октября 2020 г.).

блокчейновые платформы и пр. Меняются содержательно системы платежей, кредита, инвестиций. Изменение финансовых инструментов ведет к трансформации финансовых рынков. Происходит создание децентрализованных финансовых платформ. «По исследованиям компании *Mastercard*, в будущем, в мире более 90% коммерческих банков и 75% финтех-компаний рассматривают тесное сотрудничество и партнерство»[1].

Финтех-компании взаимодействуют и с Банком России по разным направлениям. В настоящее время во многом реализована «дорожная карта» по осуществлению Основных направлений развития финансовых технологий на период 2018—2020 годов[2], где, в частности поэтапно было предусмотрено развитие цифровых технологий на финансовом рынке, создание новых сервисов и платформ, финансовой инфраструктуры в целом. Уже реализованными являются проекты по учету электронных закладных, использованию цифровых аккредитивов и цифровых банковских гарантий. Важным является встроенный сервис проверки подлинности цифровой подписи. «Создание платформы для удаленной идентификации с использованием единой системы идентификации и аутентификации обеспечивает дистанционное получение финансовых услуг физическими лицами»[3].

Получили системное развитие краудфандинговые платформы для взаимного кредитования. Уже используются технологии применения электронных документов, которые имеют доказательство юридической силы. «Развитие цифровых технологий приводит также к постоянному размыванию границ финансовой отрасли. Банки и другие финансовые организации начинают кооперироваться с финтех-компаниями, все больше финансовых сервисов предоставляют отнюдь не финансовые организации»[4]. Причем часто данные организации имеют иностранную юрисдикцию. В области финансовых отношений по аналогии с коммерческим оборотом набирают силу смарт-

[1] *Ефремов В. С., Пилишвили А. С*. Перспективы сотрудничества финансовой корпорации и компаний, работающих в сфере цифровых технологий // Управление. 2019. Т. 7.№ 2. С. 57—64.

[2] https://cbr.ru/Content/Document/File/85540/ON_FinTex_2017.pdf

[3] *Марамыгин М. С., Чернова Г. В., Решетникова Л. Г.* Цифровая трансформация российского рынка финансовых услуг: тенденции и особенности // Управленец. 2019. Т. 10. № 3. С. 70—82.

[4] Там же. С. 75.

контракты. Федеральный закон от 2 августа 2019 г. № 259-ФЗ «О привлечении инвестиций с использованием инвестиционных платформ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривает в ст. 8 «утилитарные цифровые права». Посредством инвестиционной платформы можно осуществлять права — по передаче вещей, исключительных прав, права-требования по выполнению работ и услуг. Ясно, что подобные права реализовываются также банками и иными организациями финансового рынка.

Финансовый рынок видоизменяется и становится своего рода финансовой информационной платформой или информационной системой обмена данными, хранящимися в специальных децентрализованных реестрах. «Следствием цифровизации финансовых услуг становится также усиление процесса дезинтермедиации, предполагающего устранение финансовых посредников, преимущественно банковских. Избавляя потребителя от необходимости привлекать дополнительных посредников, финансовые технологии оказывают давление на традиционные бизнес-модели финансовых организаций, усиливаю конкуренцию со стороны новых способов предоставления финансовых услуг»[1]. Таким образом, традиционные бизнес-модели уже не работают, новая среда связана с процессом автоматического обмена данными по поводу осуществления финансовых услуг. Но количество финансовых посредников постепенно уменьшается, а многие из них составляют институциональную среду финансового рынка.

Современная цифровая платформа банковской инфраструктуры включает в себя такие элементы: платформа-маркетплейс для финансовых услуг и продуктов; платформа для регистрации финансовых сделок; платформа быстрых платежей; перспективная платежная система (ППС) Банка России; национальная система платежных карт (НСПК); система передачи финансовых сообщений; единая система идентификации и аутентификации (ЕСИА) и биометрическая система; сквозной идентификатор клиента; платформа для облачных сервисов, платформа на основе технологии распределенных реестров.

Рынок банковского финансирования и рынок ценных бумаг «перетекают» на электронные платформы. Фондовые и валютные биржи

[1] *Марамыгин М. С., Чернова Г. В., Решетникова Л. Г.* Указ. соч. С. 75.

давно прочно взаимодействуют на электронных площадках. «Современная финансовая система эволюционирует в сторону своей децентрализации, основанной на технологиях распределенных реестров и блокчейна … развитие децентрализованного финансового рынка неразрывно связано с централизованными технологиями искусственного интеллекта и применения программных интерфейсов, аналитикой больших данных и машинного обучения»[1].

Программа «Цифровая экономика Российской Федерации» включает в себя мероприятия по развитию финансового рынка в том направлении, в котором развиваются определенные его модели. Российская модель является сегментарной, включая в себя элементы англо-американской и континентальной моделей.

Цифровая форма финансовых отношений приводит постепенно к децентрализации всего финансового рынка. Считается, что таким способом сглаживаются негативные факторы, хотя подобная политика таит в себе много «подводных камней». В тоже время развивается сегмент необанков или банков-челленжеров, и это «полноценные» банки с традиционным набором обслуживания, но работающие полностью онлайн. Например, Тинькофф банк, среди менее крупных Модульбанк, Рокетбанк и др.»[2].

Вместо традиционного финансового рынка развивается рынок финансовых услуг, которые оказывают не только не кредитные организации, но и не финансовые в принципе. Пока считается, что «противостоять негативным трендам и рискам в мировой экономике уже в среднесрочной перспективе могут современные финансовые технологии (далее — финтех) — технологические инновации, такие как технология распределенных реестров и технология блокчейн, большие данные и машинное обучение, искусственный интеллект и открытые программные интерфейсы, ставшие катализатором стремительных и необратимых изменений в финансовой сфере»[3].

---

[1] *Андрюшин С. А., Кузнецова В. В*. Финансовые рынки, технологические инновации и финансовая стабильность: риски и проблемы регулирования // Актуальные проблемы экономики и права. 2019. Т. 13. № 3. С. 1315.

[2] *Демидова С. Е*. Финансовая система в условиях цифровой трансформации экономики // Научный вестник Южного института менеджмента. 2020. № 1. С. 49.

[3] *Андрюшин С. А., Кузнецова В. В*. Указ. соч. С. 1318.

Современная модель регулирования финансового рынка устарела, а новая модель еще только выстраивается и таит в себе, по крайней мере, много неопределенностей. Требуется трансформация традиционных финансовых институтов, а не исчезновение этой среды в принципе. По определенным данным, «почти 80% финансовых учреждений осуществляют цифровую трансформацию, либо активно сотрудничают с финтех-компаниями»[1]. Современный финансовый рынок становится похож на информационную систему обмена, хранения, накопления данных о финансовых записях в специальных реестрах. «Кроме того, в рамках перехода на электронное взаимодействие предполагается расширить доступ финансовых организаций к государственным информационным ресурсам, обеспечить эффективный электронный документооборот Банка России с юридическими и физическими лицами, внедрить технологию хранения электронных документов, а также создать доверенный сервис проверки электронной подписи для участников системы межведомственного электронного взаимодействия»[2]. Требуется создание надежных цифровых платформ для финансовых решений.

Должна быть создана соответствующая инфраструктура (новые финансовые организации и терминалы, современные платежные агенты, страховые агенты и брокеры, финансовые услуги почты, мобильные платформы). Требуется реализовать задачи Стратегии государственной политики Российской Федерации в области защиты прав потребителей на период до 2030 года[3] и Стратегии повышения финансовой грамотности населения в Российской Федерации на 2017—2023 годы[4].

---

[1] *Матвеевский С. С.* Методология внедрения финтеха в банки развития на примере Внешэкономбанка России // Вестник университета. Государственный университет управления. 2019. № 7. С. 157.

[2] Финансовое право в условиях развития цифровой экономики : монография / под ред. И. А. Цинделиани. М.: Проспект, 2019.

[3] Распоряжение Правительства РФ от 28 августа 2017 г. № 1837-р «Об утверждении Стратегии государственной политики Российской Федерации в области защиты прав потребителей на период до 2030 года».

[4] Распоряжение Правительства РФ от 25 сентября 2017 г. № 2039-р «Об утверждении Стратегии повышения финансовой грамотности в Российской Федерации на 2017—2023 годы».

Остается только вопросом — новая мировая модель финансового рынка будет единой или распадется на несколько систем — англо-американская, континентальная, китайская, ближневосточная и др. Частью, какой модели финансового рынка станет Российская Федерация? Главная задача сохранения национального финансового рынка состоит в укреплении финансовых институтов государства, усилении определенного контроля за финансовыми центрами, возможно, в переосмыслении роли Банка России как мегарегулятора во всех сегментах национального финансового рынка.

**Смирнова Вера Владимировна,**
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Административное право, экологическое право,
информационное право» Юридического института
Российского университета транспорта

## Проблемы правового регулирования криптовалюты в России

*Аннотация*. Статья посвящена правовому регулированию криптовалюты (цифровой валюты) в России. Проведен анализ Федерального закона от 22 июля 2020 г. № 259-ФЗ «О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Проанализирован законопроект, предлагающий дополнения в Налоговый кодекс РФ. Выявлены проблемные моменты в правовом регулировании — существующие пробелы в понятийном аппарате, декларировании и налогообложении криптовалюты (цифровой валюты), предложены пути их устранения.

*Ключевые слова:* криптовалюта, цифровая валюта, цифровые активы, цифровые финансовые права, декларирование, налог.

**Vera V. Smirnova**,
PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Chair
“Administrative Law, Environmental Law, Information Law”
of the Law Institute of Federal State Educational Budgetary Institution
of Higher Education “Russian University of Transport”

## Problems of legal regulation of cryptocurrency in Russia

*Abstract*. The article is devoted to the legal regulation of cryptocurrency (digital currency) in Russia. The analysis of the Federal Law of 22.07.2020 No. 259-FZ «On digital financial assets, digital currency and Amendments to certain legislative acts of the Russian Federation»is carried out. The draft law proposing amendments to the Tax Code of the Russian Federation is analyzed. The problematic points in the legal regulation are identified — the existing gaps in the conceptual apparatus, declaration and taxation of cryptocurrency (digital currency), and ways to eliminate them are proposed.

*Keywords:* cryptocurrency, digital currency, digital assets, digital financial rights, declaration, tax.

С 1 января 2021 г. отношения, возникающие при выпуске, учете и обращении цифровых финансовых активов и криптовалюты (цифровой валюты) в России регулируются отдельным законом. Вступил в силу Федеральный закон от 22 июля 2020 г. № 259-ФЗ «О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Закон устанавливает правила выпуска, учета и обращения цифровых финансовых активов, определяет особенности деятельности оператора информационной системы, которая выпускает такие активы, и особенности отношений, возникающих при обороте цифровой валюты. Этот факт выступают доказательством заинтересованности государства в представленной сфере.

Нарастающий темп электронного обмена информации является одним из основополагающих факторов увеличения разнообразия способов и форм электронных расчетов. Первые криптографические наработки использовались в системе *digicash*, которая представляла из себя корпорацию электронных денег. То есть, еще в 1990 г. были идеи о создании защищенной и анонимной платформе для осуществления платежей. Вместе с термином криптовалюта в 2009 г. появляется биткоин (*Bitcoin*) (бит-монета, монета самой маленькой единицы измерения информации), являющаяся наиболее популярной криптовалютой. Затем создаются и другие криптовалюты.

В Российской Федерации сфера криптовалют активно развивается. Развитие рассматриваемого феномена подтверждается и изменением нашего законодательства. В 2014 г. при опубликовании Информации

Банка России «Об использовании при совершении сделок «виртуальных валют», в частности, Биткойн» «криптовалюта приравнивалась к денежным суррогатам, а ее использование при совершении сделок стало основанием для рассмотрения вопроса об отнесении таких сделок (операций) к числу сделок, финансирующих терроризм» [1, с. 108]. В пресс-релизе Банка России от 4 сентября 2017 г. отмечалось «в силу анонимного характера деятельности по выпуску криптовалют граждане и юридические лица могут быть вовлечены в противоправную деятельность, включая легализацию (отмывание) доходов, полученных преступным путем, и финансирование терроризма» [3].

Обращая внимание на изменение рынка криптовалют и экономической сферы в целом, возникла необходимость внедрения новых положений в законодательство относительно криптовалют, соблюдения всех необходимых процедур в правовой сфере. Все это явилось ключевым звеном в регулировании использования криптовалюты и создания благоприятной среды, как для Российской Федерации, так и для отдельных предпринимателей и корпораций. Понятия криптовалюты в российском законодательстве долгое время отсутствовало. Это породило множество взглядов на данное понятие [2, 4, 6]. Впервые оно было зафиксировано в Федеральном законе от 22 июля 2020 г. № 259-ФЗ. В Законе разграничено понятие «цифровые финансовые активы» и «цифровая валюта». Под цифровыми активами понимаются любые цифровые финансовые права, которые фиксируются, выпускаются, обращаются и учитываются в информационной системе. Все транзакции возможны только на основании записи в информационном реестре. В п. 3 ст.1 Закона цифровая валюта определяется как совокупность электронных данных (цифрового кода или обозначения), содержащихся в информационной системе, которые предлагаются и (или) могут быть приняты в качестве средства платежа, не являющегося денежной единицей Российской Федерации, денежной единицей иностранного государства и (или) международной денежной или расчетной единицей, и (или) в качестве инвестиций и в отношении которых отсутствует лицо, обязанное перед каждым обладателем таких электронных данных, за исключением оператора и (или) узлов информационной системы, обязанных только обеспечивать соответствие порядка выпуска этих электронных данных и осуществления в их отношении действий по внесению (изменению) записей в

такую информационную систему ее правилам. «Определение цифровой валюты — универсально и позволяет применять его не только к криптоактивам, выпущенным в российских информационных системах под надзором Банка России, но и, например, к биткоину» [5]. С другой стороны, под данное широкое определение могут попасть любые виртуальные игровые валюты. Следует отметить, что в законе не все аспекты криптоиндустрии урегулированы. Отсутствует, например, понятие майнинга, законом не регулируется майнинговая деятельность.

Из данного определения криптовалюты, можно констатировать то, что криптовалюта обладает как инвестиционным, так и платежным статусом. Однако в п. 5 ст. 14 Федерального закона от 22 июля 2020 г. № 259-ФЗ установлен запрет на использование физическими и юридическими лицами — резидентами РФ криптовалюты как средства платежа. К запрещенным операциям на данный момент относится прием криптовалюты в оплату за проданные товары, выполненные работы или оказанные услуги. Разрешается совершение сделок с цифровыми финансовыми активами. Они могут широко использоваться в гражданском обороте. Могут быть объектом купли, продажи, обмена и передачи в залог.

В п. 6 ст. 14 Федерального закона от 22 июля 2020 г. № 259-ФЗ прописано, что права физических и юридических лиц — владельцев цифровой валюты, являются объектами судебной защиты только при условии информирования данными лицами уполномоченных государственных органов о факте наличия таких цифровых валют и операций с ними. Граждане России и российские организации смогут оспаривать в суде сделки и договоры, в которых указана криптовалюта, но только при условии, что эти сделки и виртуальные деньги ранее декларировалась в стране. Проблема заключается в том, что закон не устанавливает порядок данного информирования. Для декларирования криптовалюты необходимы поправки в Налоговый кодекс РФ. В декабре Правительством РФ был внесен в Госдуму проект поправок в Налоговый кодекс РФ[1]. В соответствии с данными поправками криптовалюта признается имуществом. Предлагается, доходы от операций

[1] Законопроект № 1065710 «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации (в части налогообложения цифровой валюты)».

с цифровой валютой облагать налогом на прибыли или налогом на доходы физических лиц (НДФЛ). Обязательному декларированию будут подлежать операции с цифровой валютой на сумму свыше 600 тыс. руб. в год. Устанавливается налоговая ответственность за неправомерное недекларирование сведений или декларирование недостоверных сведений об операциях с криптовалютой. Однако законопроект не регулирует определение дохода при биржевой торговле, когда в один день торгуются криптовалюты, приобретенные в разное время по разной рыночной цене. Также остались без внимания важные для организаций вопросы бухгалтерского и налогового учета криптовалюты. Считаем необходимым в дальнейшем устранить данные пробелы, путем внесения дополнений в российское законодательство.

Следует отметить, что законодателем с принятием нового закона, сделано подтверждение легитимности существования криптовалюты (цифровой валюты). Но остается еще ряд нерешенных проблем в ее правовом регулировании. Дальнейшее развитие законодательства поможет устранить пробелы, существующие в России в данной сфере.

**Литература**

1. Байрамов, Б. А. Современное состояние и перспективы развития правового регулирования криптовалют в России / Б. А. Байрамов, М. В. Моргунов // Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности: Сборник трудов XV Международной конференции, XIII Международного конкурса научных и научно-методических работ. — Москва : Экон-Информ. 2020.

2. Кучеров, И. И. Криптовалюта как правовая категория // Финансовое право. — 2018. — № 5. — С. 3—8.

3. Об использовании частных «виртуальных валют» (криптовалют). // URL: https://cbr.ru/press/pr/?file=04092017_183512if2017-09-04t18_31_05.htm (дата обращения: 1 февраля 2021 г.).

4. Савельев, А. И. Электронная коммерция в России и за рубежом: правовое регулирование. — 2-е изд. — Москва : Статут, 2016.

5. Теткин, М. Закон о цифровых активах вступил в силу. Что изменилось // URL: https://www.rbc.ru/crypto/news/5fedaf549a794784d89eb416

6. Хажиахметова, Е. Ш. Криптовалюта — деньги XXI века // Новая наука: от идеи к результату. — Агентство международных исследований, — 2016. — № 11-2. — С. 177—179.

**Тарасенко Юрий Александрович,**
кандидат юридических наук, доцент кафедры «Гражданское право, международное частное право, гражданский процесс»
Юридического института Российского университета транспорта

# Овербукинг на транспорте: цифровизация в условиях правовой неопределенности

*Аннотация*. Отечественные авиакомпании в условиях конкуренции с иностранными авиаперевозчиками, активно используют механизмы, зарекомендовавшие себя в мировой практике и позволяющие минимизировать возможные убытки. К таким механизмам относится овербукинг (сверхбронирование). Проблема использования овербукинга заключается в том, что, решая экономические затруднения перевозчика, данный механизм до настоящего времени не получил правового закрепления. Такая ситуация порождает ряд правовых затруднений. Использование искусственного интеллекта при организации бронирования мест на рейс в значительной мере могло бы снизить правовую неопределенность и способствовать более справедливому решению установления баланса между интересами перевозчика и пассажира.

*Ключевые слова:* овербукинг, сверхбронирование, договор перевозки, потребители, ответственность, цифровизация, расторжение договора.

**Yuriy Al. Tarasenko**,
candidate of Law, associate professor of the department
“Civil law, International private law, civil process” of the Law Institute
of the Russian University of Transport

# Overbooking in transport: digitalization in the context of legal uncertainty

*Abstract*. Domestic airlines, in competition with foreign air carriers, are actively using mechanisms that have proven themselves in world practice and allow minimizing possible losses. Such mechanisms include overbooking (overbooking). The problem of using overbooking is that, while solving the economic difficulties of the carrier, this mechanism has not yet received legal confirmation. This situation gives rise to a number of legal difficulties. The use of artificial intelligence in organizing seat reservations for a flight could significantly reduce legal uncertainty and contribute to a fairer solution to establishing a balance between the interests of the carrier and the passenger.

*Keywords:* overbooking, overbooking, contract of carriage, consumers, responsibility, digitalization, termination of the contract.

Овербукинг — относительно новое явление в современном отечественном праве. Его суть заключается в том, что билетов на рейс продают больше, чем мест в транспортном средстве. Таким образом пытаются, в частности, решить проблему свободных мест и заполняемости рейса.

Овербукинг как правовое явление существует в отечественном правопорядке примерно с начала 2000-х гг. Несмотря на это, до настоящего времени российский законодатель не урегулировал данный институт, хотя уже было предложено несколько вариантов проекта такого закона[1]. Подобное промедление негативно сказывается на отношениях перевозки и порождает широкий спектр проблем.

В частности, продав билеты на рейс в количестве превышающим число мест в транспортном средстве, возникают проблемы: а) определения «лишнего» пассажира (т.е. того пассажира, которому при наличие билета в оказании услуги по перевозке будет отказано); б) корректного обоснования ответственности перевозчика; в) справедливой компенсации пассажиру.

Проблему овербукинга (в отсутствии пока положительного законодательного регулирования) могут отчасти помочь решить программные продукты, использующие принципы искусственного интеллекта.

Как это возможно? Известно, что приобретения билета на пассажирский рейс осуществляется при помощи процедуры бронирования[2]. При бронировании от пассажира требуется указать ряд параметров о себе. Таким образом, платформа, через которую осуществляется приобретение билета и бронирование места, может автоматически

[1] С текстом проекта федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и материалами к нему можно ознакомиться на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов (ID 00/03-27008/06-15/13-5-4).

[2] См. п. 11 приказа Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

систематизировать пассажиров по разным категориям, в зависимости от тех или иных данных, которые указывают пассажиры.

Задача законодателя на данном этапе видится в следующем: если пока не удается принять закон об овербукинге, который устраивал бы большинство заинтересованных субъектов (как пассажиров, так и компании, осуществляющие перевозку), то для разрешения данной проблемы важно сформировать перечень категорий, которые имели бы некий приоритет. Приоритет определялся бы объективными параметрами, которые компании получают от самих пассажиров. За основу таких параметров можно было бы взять цель перевозки.

Исходя из этого возможно выделить следующие категории:

— командировочных;

— важные жизненные обстоятельства (свадьба, похороны);

— медицинские показания (беременность, болезнь и т.п.).

Пассажиры, соответствующие выделенным критериям, имели бы приоритет при отправлении по сравнению с пассажирами из общих категорий.

Чтобы избежать возможных злоупотреблений со стороны пассажиров, которые могут специально предоставлять о себе недостоверную информацию для попадания в приоритетные списки, возможно предложить следующее решение: лицо, бронирующее билеты на рейс, проходит регистрацию через свою учетную запись на портале «Госуслуги». Таким образом, достигается цель идентификации пассажира. Далее, пассажир при бронировании может загрузить в систему соответствующего сайта скан документа, подтверждающего основания для отнесения к какой-либо приоритетной очереди. Это может быть командировочное удостоверение, телеграмма о событиях, справка из медицинского учреждения.

Предлагая подобный вариант, мы отдаем себе отчет в том, что не всякое событие можно объективировать в виде какого-либо документа. Поэтому вариант с указанием цели поездки по ряду категорий останется отнесенным к доброй совести пассажира.

Говоря о привилегированных категориях, необходимо так же отметить следующее. Во-первых, правительство должно разработать список таких категорий. Предлагаемый нами является лишь примерным и не отражает всю полноту возможных вариантов. Во-вторых, к списку необходимо определить, какие события могут быть отнесены

к категории «Важные жизненные обстоятельства» (свадьба, похороны — это лишь начальный отправной перечень). В-третьих, должна быть определена иерархия самих категорий. Как пример, укажем, что цели командировки вероятно выше, чем цель попасть на свадьбу. Но такая иерархия, конечно же, должна быть обоснована. Вполне возможно, что те из категорий, которые могут быть подкреплены документально, могут иметь более высокий номер, чем те, которые никак документально не подтверждаются.

**Тимонина Ирина Владимировна,**
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Теория права, история права и международное право»
Юридического института Российского университета транспорта

## О применении цифровых технологий в реализации прав граждан на социальное обслуживание

*Аннотация*. В настоящее время, цифровые технологии охватывают все больше различных областей жизни, в том числе, и отрасль Права социального обеспечения, и социальную сферу. Социальная сфера — это, прежде, всего, работа с населением. Но чтобы эта работа была качественной, а правовая и социальная помощь была оказана быстро, необходимо скорейшее внедрение цифровых технологий в нее. В настоящее время в России сформировалось большое количество форм и видов предоставления социальной помощи наименее защищенным слоям населения России. Стоит отметить и тот факт, что правовой статус социальных льгот значительно вырос. Практика показывает, что предоставляемые гражданам Российской Федерации льготы, регулируются как федеральным, так и региональным законодательством. Отличительной чертой нормативно-правовой базы, регулирующей социальные льготы по системе социального обеспечения, является подразделение их по категориям граждан. Следует отметить, что условия и способы предоставления социальных льгот по праву социального обеспечения для разных категорий граждан могут иметь существенные различия. В последние годы, расширяется система правовых льгот и перечень категорий граждан, которые имеют право на социальные льготы. В связи с эти требуется создание единой электронной базы в России. И именно поэтому необходимо скорейшее внедрение и использование цифровых технологий во всех сферах жизнедеятельности граждан, в том числе, социальной, для реализации прав граждан по праву социального обеспечения.

*Ключевые слова:* цифровые технологии, национальная программа, социальные льготы, правовое регулирование, категории льготников, система транспортных льгот, социальная сфера, транспорт, направления развития цифровых технологий, система управления, онлайн-сервисы, «социальное волонтерство», цифровое пространство.

**Irina V. Timonina**,
PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor
of the Department of Theory of Law, History of Law and International Law, Law Institute of the Russian University of Transport

## On the use of digital technologies in the implementation of citizens rights to social services

*Abstract*. Currently, digital technologies cover more and more different areas of life, including the field of social security Law and the social sphere. The social sphere is, first of all, work with the population. However, in order for this work to be effective and legal and social assistance to be provided quickly, it is necessary to implement digital technologies as soon as possible. Currently, a large number of forms and types of social assistance to the least protected segments of the Russian population have been formed in Russia. It is also worth noting that the legal status of social benefits has increased significantly. Practice shows that the benefits provided to citizens of the Russian Federation are regulated by both Federal and regional legislation. A distinctive feature of the regulatory legal framework that regulates social benefits under the social security system is their division into categories of citizens. It should be noted that the conditions and methods of providing social benefits under the right of social security for different categories of citizens may differ significantly. In recent years, the system of legal benefits and the list of categories of citizens who are entitled to social benefits has been expanded.

*Keywords:* digital technologies, national program, social benefits, legal regulation, categories of beneficiaries, system of transport benefits, social sphere, transport, directions of development of digital technologies, management system, online services, «social volunteering», digital space.

Важным направлением развития Российской экономики являются цифровые технологии, которые активно внедряются, как в отрасль «Право социального обеспечения», так и в социальную сферу России. Российская Федерация в настоящее время реализует в сфере социаль-

ного обеспечения проекты по созданию и внедрению информационных систем нового поколения.

Это особенно актуально для правового регулирования услуг и льгот, предоставляемых гражданам в период распространения эпидемии и перехода большого числа организаций, в том числе, и социальных служб, на работу в системе онлайн-технологий.

Одной из важных задач, стоящих перед Российской Федерацией, является полная цифровизация экономики России. Можно утверждать, что на сегодня информационные технологии не только составляют основу цифровой экономики, но и определяют ее основные черты как минимум на среднесрочную перспективу [1].

Поэтому Правительством РФ и государственными органами были проведены дискуссии, круглые столы, конференции, на которых предлагались пути решения по скорейшему внедрению новых цифровых технологий в целях обеспечения доступности и предоставления качественных услуг и льгот различным категориям граждан на основе права социального обеспечения.

Статья 7 Конституции РФ закрепила положение о том, что Российская Федерация является социальным государством, политика которого направлена на создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека.

В настоящее время, в России существуют различные способы правового регулирования и виды предоставления социальной помощи наименее защищенным категориям граждан, а правовой статус социальных льгот значительно вырос.

В праве социального обеспечения существует множество форм правовой защиты социальных прав граждан, и, одной из них, является обеспечение социальными пособиями и льготами особо нуждающихся категорий лиц, при предоставлении которым услуг и льгот учитываются конкретные обстоятельства, признаваемые государством социально значимыми.

Поскольку цифровые технологии охватывают все больше различных областей жизни, в том числе, социальную сферу, России требуется формирование единого цифрового пространства.

17 декабря 2018 г. в г. Новосибирске проходило заседание Совета по развитию цифровой экономики при верхней палате Совета Федерации, на котором были обозначены перспективы реализации нацио-

нальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации». В настоящее время указанная национальная программа активно внедряется в России.

В дальнейшем, перспектива реализации программы была утверждена постановлением Правительства РФ от 2 марта 2019 г. № 234 «О системе управления реализацией национальной программы "Цифровая экономика Российской Федерации"».

В Программе были определены приоритетные направления развития цифровых технологий, в том числе, в правовой сфере, одним из которых является формирование нормативно-правовой базы и реестров социальных льгот граждан с учетом местных особенностей и бюджетов.

Исходя из этого, в управлении национальным проектом участвуют субъекты РФ, чтобы, в полной мере, были учтены социальные интересы граждан из регионов. А в ближайшем будущем, региональные системы получат полный единый реестр всех получателей социальных услуг.

Поэтому необходимо, чтобы субъекты РФ сами разрабатывали собственные стратегии развития и внедрения цифровых технологий в правовую и социальную сферу.

Внедрению цифровых технологий в сферу социального обслуживания был посвящен круглый стол «Цифровые и технологические инициативы в социальной сфере», также проходивший в г. Новосибирске.

Государственной программой было определено, что к концу 2024 года на территориях отдельных крупных городов должно быть полностью сформировано единое цифровое пространство, объединяющее правовую, транспортную и социальную сферы.

На заседаниях и круглых столах обсуждалась перспектива разработки и введения системы ЕКИС (Единой комплексной информационной системы), и быстрейшей унификации всех мер правовой и социальной поддержки граждан, чтобы, любой гражданин мог, не выходя из дома, с помощью электронного сервиса обратиться за социальной услугой.

Уже сейчас в крупных городах работают такие электронные сервисы.

В отдельных городах уже создана единая информационная служба, которая позволяет гражданину обращаться в единое окно, и получать исчерпывающую информацию по всем формам социальной поддержки, а также оформлять необходимые социальные льготы.

Социальная сфера — это, прежде, всего, работа с населением, регулируемая и нормами Права социального обеспечения. Но чтобы эта работа была качественной, а социальная помощь гражданину была адресной, и оказана быстро, необходимо скорейшее внедрение цифровых технологий (электронных баз, реестров и документов).

Цифровые технологии обязывают граждан менять жизненный подход и образ мышления, потому что социальная сфера станет более мобильной и удобной для потребителей социальных услуг, что окажет положительное влияние на их качество предоставления.

В соответствии с программой в конце 2021 г. цифровые технологии будут внедрены в процессы городского управления, которые должны вступить во взаимодействие с городскими службами. В результате этого, жители городов будут вовлечены в эти процессы.

Уже существующие онлайн-сервисы взаимодействия власти с гражданами позволяют оперативно работать с обращениями граждан по поводу установления социальных льгот.

В настоящий момент России необходима конкретная правовая база, регулирующая информационное пространство для правового закрепления основных функций Права социального обеспечения и регулируемых им социальных льгот

Например, законодательно урегулирована электронная база социальных транспортных льгот, предполагающая бесплатный или частично оплачиваемый проезд на конкретных видах общественного городского транспорта, а также на электропоездах пригородного сообщения, авиационном и водном транспорте граждан России.

Различные виды льгот, как и транспортные льготы, регулируются как федеральным, так и региональным законодательством, а регулирующая их нормативно-правовая база в системе социального обеспечения, имеет свои особенности, подразделяя их по конкретным категориям граждан.

То есть, социальные льготы по системе права социального обеспечения регулируются Российским законодательством и предоставляются наименее защищенным гражданам, которые имеют на них право.

Поэтому, чтобы учесть все категории льготников, условия и порядок их предоставления, необходимо создать их единый федеральный реестр (базу) данных в электронном виде.

Законодательство закрепляет право на социальные, в том числе, транспортные льготы различных категорий граждан. К ним относятся: пенсионеры; ветераны войны и труда; лица с ограниченными возможностями; дети из числа детей-сиротам; многодетные семьи иные категории.

Льготы на транспорте могут предоставляться на наземном транспорте общего пользования, подземном транспорте, воздушном и водном видах транспортных средств, на пригородных электропоездах и поездах дальнего следования, а также на отдельных видах маршрутных транспортных средствах (например, служба такси) [2].

Правовое регулирование, условия и способы предоставления социальных льгот для конкретных категорий граждан имеют как общие черты, так и существенные различия.

Уже несколько лет существуют электронные билеты, онлайн-регистрация на рейсы, вызов такси через приложение телефона, что существенно облегчает пользование транспортом наименее социально защищенных категорий граждан.

Пенсионеры и лица из числа инвалидов первой, второй и третьей группы, а также детей-инвалидов являются самой многочисленной категорией льготников в России. Но помимо этих категорий граждан, льготы, например, на муниципальном транспорте общего пользования полагаются и иным категориям гражданам с учетом правовых обстоятельств.

Но, следует отметить, что льготы, устанавливаемые субъектами, могут предоставляться в разных формах. Практика показывает, что в одном регионе власти льгота на проезд в общественном транспорте выдается в форме транспортной карты, а в другом регионе льгота предоставляется я в виде бесплатного проезда или с 50%-ной скидкой на проезд.

Например, в большинстве регионов, правом бесплатного проезда в пригородных поездах пользуется многочисленная категория граждан: инвалиды войны, ветераны Великой Отечественной Войны, ветераны боевых действий, члены экипажей кораблей транспортного флота, находившиеся во время начала войны в портах зарубежных стран [3].

Необходимо отметить тот факт, что законодательство предоставляет льготникам федерального значения, неработающим пенсионерам, ветеранам труда и лицам с ограниченными возможностями больше различных видов социальных льгот по праву социального обеспечения.

Многочисленной категорией получателей социальных и транспортных льгот также являются школьники и студенты образовательных учебных заведений Российской Федерации.

Правом на льготный проезд в общественном транспорте и электропоездах пригородного сообщения пользуются и инвалиды, вне зависимости от группы инвалидности и ее причины.

Кроме того, законодательство наделяет правом на льготный проезд в транспорте общественного пользования не только инвалида, но и гражданина, сопровождающего его.

По вышеуказанному закону инвалиды также имеют право на бесплатный проезд на электропоездах пригородного сообщения, на городском транспорте по предъявлению ими социального проездного билета.

Законодательство РФ предусматривает идентичные льготы и военнослужащим, сотрудникам МВД России, судьям, государственным служащим, и иным категориям граждан.

То есть право социального обеспечения и законодательство РФ, регулирующее социальную сферу, предусматривает социальные, в том числе, и транспортные льготы многим категориям граждан. Но, несмотря на это, в России сохраняется необходимость дальнейшего совершенствования законодательства в сфере права социального обеспечения и расширения системы льгот и категорий граждан, нуждающихся в правовой и социальной поддержке.

Исходя из этого, в России большая необходимость внедрения цифровых технологий с социальную сферу, особенно с учетом сложившихся обстоятельств в мире, и в России в связи с пандемией.

Электронные технологии внедряются и в процесс правового регулирования реабилитации инвалидов, где для лиц с ограниченными возможностями создаются специальные программы (например, для незрячих граждан устанавливаются программы ориентации в пространстве на мобильный телефон). Благодаря этому приложению гражданин может проложить себе определенный маршрут и пользо-

ваться электронным проездным на транспорте через свой мобильный телефон.

В Общественной палате РФ обсуждалось внедрение такой государственной информационной системы, как «Федеральный реестр инвалидов» (ФРИ), которая позволит объединить всю информацию для людей с ограниченными возможностями. В этой системе гражданин может получить сведения о государственных услугах и предоставляемых государством выплатах; о реабилитационных мероприятиях; информацию по обеспечению техническими средствами и т.д.

Сейчас, в период самоизоляции населения, особенно остро стоят проблемы интеграции в жизнь маломобильных граждан цифровых технологий, которые должны помочь им в повседневном взаимодействии с государственными органами и окружающей средой.

Исходя из этого, разрабатываются электронные геосервисы, полезные не только лицам с ограниченными возможностями, но и иным категориям граждан. Эти программы будут помогать, например, переходить дорогу или обходить опасные участки маломобильным гражданам или гражданам, имеющим детей (например, маме с детской коляской).

Уже сейчас, в любом органе социальной защиты или в МФЦ специалисты подскажут, как правильно пользоваться такими цифровыми помощниками.

В настоящее время эффективно работает система «Мои документы» и система МФЦ. Эти системы быстро развиваются. Это позволяет гражданам и работникам социальной защиты экономить время при назначении и получении конкретной услуги.

Следует обратить внимание на тот факт, что в России, начиная с конца девяностых годов, работает и развивается институт «социального волонтерства». Волонтеры оказывают необходимую правовую и социальную помощь гражданам, в том числе, и в социальной сфере.

Особенно актуальна такая помощь в настоящий момент, когда миллионы пенсионеров и инвалидов оказались в самоизоляции без возможности самостоятельно оформить какие-либо дополнительные льготы через интернет с помощью онлайн-сервисов.

Поэтому, в помощь социальным волонтерам и социальным службам, должно создаваться единое электронное пространство с использованием цифровых технологий.

Летом 2019 г. в г. Тольятти на форуме «Цифровизация. Национальные проекты. Социальная защита», посвященном Дню социального работника, были представлены четыре уникальных электронных сервиса, выполняющих разные функции, которые были разработаны Министерством социально-демографической и семейной политики Самарской области. Сервисы социального портала, разработанные в Самарской области, изучают в других регионах России в целях их внедрения.

А целью любого электронного сервиса является доступность получения гражданином социальной услуги; упрощение процедуры получения услуги и сокращение количества предоставляемых документов для ее назначения.

Подводя итог, необходимо отметить, что интерес к цифровым социальным услугам постоянно растет, но в данном направлении еще не везде достаточно активно работают власти в регионах. Думается, что проблема развития цифрового пространства в области социальной защиты отдельных категорий граждан, в части предоставления социальных льгот, может быть решена только с помощью дальнейшего совершенствования законодательства, регулирующего цифровизацию социального обеспечения.

И только с помощью цифровых технологий юридические и социальная службы смогут создать все условия для того, чтобы каждый гражданин чувствовал себя социально защищенным в России и мог реализовать свои права.

Поэтому, основной задачей государства, в настоящее время, является скорейшее и активное внедрение цифровых технологий в социальную сферу и контроль за их реализацией.

**Литература**

1. Жулего, В. Г. Цифровизация общества: новые вызовы в социальной сфере / В. Г. Жулего [и др.] // Вестник Алтайской академии экономики и права. — 2019. — № 9-2. — С. 36—43.

2. Лушникова, А. М. Курс права социального обеспечения. — Москва : Юстицинформ, 2013.

3. Крылов, К. Д. Вопросы реализации прав и свобод личности в сфере труда и социального обеспечения // Актуальные проблемы Российского права. — 2017 .— № 1. — С. 20—27.

**Розанов Александр Сергеевич**
кандидат политических наук, Юридический институт Российского университета транспорта

# Искусственный интеллект: перспективы изучения и роль в обществе

*Аннотация*. В статье дается общая характеристика искусственному интеллекту и акцентируется внимание на аспекте обеспечения международной безопасности за счет применения передовых технологий искусственного интеллекта. Понимание искусственного интеллекта с самого начала затруднено формированием точного определения искусственного интеллекта. В настоящее время существует ИИ «общего назначения». Опираясь на общие исследования и технологии, системы ИИ специализируются для выполнения конкретных задач, и каждое приложение требует многих лет целенаправленных исследований и тщательной, уникальной конструкции. В результате прогресс неравномерен. Ярким примером является транспорт, где несколько ключевых технологий катализировали широкое внедрение ИИ с поразительной скоростью. Автономный транспорт скоро станет обычным явлением и сильно повлияет на восприятие ИИ общественностью. Но технические ограничения и высокая стоимость надежных механических устройств в обозримом будущем будут по-прежнему ограничивать коммерческие возможности для узко определенных применений.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, цифровизация, инновации, когнитивные модели.

**Aleksandr S. Rozanov**
Candidate of Political Sciences, Law Institute of the Russian University of Transport

# Artificial intelligence: perspectives of study and role in society

*Abstract*. The article gives a general description of artificial intelligence and focuses on the aspect of ensuring international security through the use of advanced artificial intelligence technologies. Understanding artificial intelligence from the very beginning is difficult because of the forming its accurate definition. Currently, there is an artificial intelligence of ‘general purpose’. Drawing on general research and technology, AI systems are specialized for specific tasks, and each application requires many years of focused research and careful, unique de-

sign. As a result, progress is uneven. A prime example is transportation, where several key technologies have catalyzed the widespread adoption of AI at an astounding rate. Autonomous transport will soon become commonplace and will greatly affect the public's perception of artificial intelligence. But technical limitations and the high cost of reliable mechanical devices will continue to limit commercial opportunities for narrowly defined applications for the foreseeable future.
*Keywords:* artificial intelligence, digitalization, innovation, cognitive models.

Проблема развития искусственного интеллекта стала активно изучаться с конца 1940—1950-х гг. с одновременным развитием принципиально нового научного направления — кибернетики и математического программирования. Данные исследования акцентировали внимание на математическом обосновании способности машин (компьютеров) мыслить. В настоящее время акценты сместились — теперь ученых волнует проблема постепенного вытеснения человека машинами из тех отраслей деятельности, в которых, на первый взгляд, могли бы успешно работать только люди.

В настоящее время мы живем в эпоху нового «киберпанка», когда границы между творческими способностями человека и машин зачастую стираются — отсюда возникают и правовые дилеммы, связанные с авторским право и защитой интеллектуальной собственности.

После 60 лет эволюции, особенно в мотивации новых теорий и технологий (например, мобильный Интернет, большие данные, суперкомпьютеры, сенсорные сети, наука о мозге) и сильного спроса на экономическое и социальное развитие, искусственный интеллект ускорился с новыми возможностями глубокого обучения, трансграничной интеграции, человеко-машинного сотрудничества, открытого группового интеллекта и автономного управления. Обучение знаниям, основанным на больших данных, кросс-медийная совместная обработка, человеко-машинное сотрудничество для повышения интеллекта, групповая интеграция интеллекта и автономные интеллектуальные системы стали фокусом развития искусственного интеллекта. Результаты исследований в области науки о мозге, вдохновленные интеллектом мозга, обуславливают тенденцию к развитию чиповой аппаратной платформы, в связи с чем можно говорить о том, что искусственный интеллект перешел на новый этап своего развития.

В настоящее время вся пропаганда нового поколения искусственного интеллекта связана с теоретическим моделированием, техноло-

гическими инновациями; обновление аппаратного и программного обеспечения запускают цепные прорывы и стимулируют развитие экономической и социальной сфер от цифровизации и сетевизации к автоматизации.

Искусственный интеллект стал новым фокусом международной конкуренции. Искусственный интеллект считается стратегической технологией будущего, крупнейшие развитые страны мира рассматривают развитие военной разведки как важнейшую стратегию повышения национальной конкурентоспособности и национальной безопасности, поэтому они активизируют внедрение планов и политики, а также развертывание основных технологий, лучших талантов, стандартов в попытке перехватить инициативу в новом раунде международной научно-технической конкуренции.

Теория интеллекта больших данных фокусируется на преодолении таких сложных проблем, как неконтролируемое обучение, всестороннее глубокое рассуждение и создание управляемых данными систем, понимание естественного языка как основной когнитивной вычислительной модели, от больших данных к знаниям, от знаний к способности принимать решения.

Теория кросс-медиа перцептивных вычислений фокусируется на недорогом и маломощном интеллектуальном восприятии, сложном активном восприятии сцены, слуховом и вербальном восприятии естественной среды, мультимедийном автономном обучении и других теоретических методах достижения восприятия «сверхчеловека» и высокодинамичного, многомерного, многорежимного распределенного восприятия больших массивов данных.

Теория смешанного усиления и интеллекта подчеркивает теорию понимания контекста и обучения принятию решений, интуиции рассуждения и причинной модели, памяти и эволюции знаний человеко-машинной координации и общения, а также реализует смешанный и усиленный интеллект, который близок к уровню человеческого интеллекта или превышает его.

Теория группового интеллекта фокусируется на организации, возникновении и обучении группового интеллекта, и устанавливает выразимый и вычислимый алгоритм стимулирования группового интеллекта и модель для формирования основанной на Интернете системы групповой интеллектуальной теории.

Теория автономного совместного управления и оптимизации принятия решений фокусируется на прорывах для автономных беспилотных систем совместного восприятия и взаимодействия, автономного совместного управления и оптимизации принятия решений, наукоемких человеческих ресурсов троичной координации и теория интероперабельности, формирующая теоретическую архитектуру независимых интеллектуальных инноваций беспилотных систем

В настоящее время международная безопасность и международная конкуренция стали еще более сложными в пост-ковидной ситуации, поэтому мы должны смотреть на мир, планировать развитие искусственного интеллекта на национальном стратегическом уровне, твердо понимать стратегическую инициативу международной конкуренции на новом этапе развития искусственного интеллекта, создавать новые конкурентные преимущества, открывать новые пространства развития и эффективно защищать национальную безопасность.

Искусственный интеллект стал новым двигателем экономического развития, основной движущей силой нового витка индустриальной трансформации, которая еще больше высвободит огромные мощности, накопленные предыдущей научно-технической революцией и индустриальной трансформацией, создаст новый мощный двигатель, реконструирует экономическую деятельность производства, распределения, обмена, потребления и др., сформирует новый интеллектуальный спрос от макро-до микроскопических областей, что будет способствовать рождению новых технологий, новых продуктов, новых отраслей, новых форм и новых моделей, которые будут вызывать значительные изменения в экономической структуре, глубоко изменить человеческое производство, образ жизни и образ мышления.

В то же время неопределенность в развитии искусственного интеллекта порождает новые вызовы. Искусственный интеллект — это и разрушительная технология, которая может повлиять на государственное управление, экономическую безопасность и социальную стабильность и даже глобальное управление, что может привести к проблемам изменения структуры занятости, повлиять на закон и социальную этику, нарушить личную неприкосновенность и бросить вызов международным отношениям. Активно развивая искусственный интеллект, мы должны придавать большое значение возможному риску проблем безопасности; необходимо укрепление перспективно-

го руководства по предотвращению и сдерживанию, минимизация рисков и обеспечению безопасного, надежного и контролируемого развития искусственного интеллекта.

России необходимо более активно развивать ведущие технологии искусственного интеллекта и повышения интеллекта больших данных, вычислений кросс-медиа восприятия, человеко-машинного гибридного интеллекта, группового интеллекта, автономного сотрудничества и принятия решений и других фундаментальных теоретических исследований.

**Химич Татьяна Михайловна,**
кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права, история права и международное право» Юридического института Российского университета транспорта

## Высокоскоростной пассажирский транспорт в России: основные проблемы и перспективы развития

*Аннотация*. В статье рассматривается опыт применения Искусственного интеллекта на общественном транспорте. Сегодня Интеллектуальная транспортная система (ИТС) активно внедряется в крупные города России, в том числе в столицу, и ИТС уже на этом, первоначальном этапе, смогла показать свою эффективность.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, транспорт, Интеллектуальная транспортная система.

**Tatyana M. Himich**,
Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department «Theory of Law, History of Law and International Law» Law Institute of the Russian University of Transport

## High-speed passenger transport in Russia: main problems and development prospects

*Abstract*. The article discusses the use of Artificial Intelligence in public transport. Today, the Intelligent Transport System (ITS) is being actively implemented in major cities of Russia, including the capital, and ITS has already been able to show its effectiveness at this initial stage.

*Keywords:* artificial intelligence, transport, Intelligent transport system.

В настоящее время привлечение технологий искусственного интеллекта содействует автоматизации и помогает оптимизировать различные процессы транспортной системы. Например, ИИ с успехом используют в управлении светофорами, тем самым, уменьшая заторы на дорогах. Кроме того, ИИ способен анализировать данные о загруженности автомагистралей, после чего выстаивать маршрут, полностью изменив первоначальный путь или, исходя из дорожной ситуации, его корректировать. ИИ также внедряют, чтобы изучать пассажиропоток и следить за исправностью транспорта. Сегодня Интеллектуальная транспортная система (ИТС) активно внедряется в крупные города России, в том числе в столицу, и ИТС уже на этом, первоначальном этапе, смогла показать свою эффективность.

Несомненно, что на долю общественного (в том числе наземного) транспорта приходится значительная доля пассажиропотока, поэтому появившиеся так называемые умные автобусы с ИИ-системами никого не оставили равнодушными. Благодаря соответствующему оборудованию и программному обеспечению, они обеспечивают повышенный комфорт и безопасность пассажиров. Кроме этого, такие машины с ИИ-системами часто производят электрическими, благодаря чему негативное влияние на окружающую среду от транспорта резко снижается.

В целом интеллектуальные системы в сфере общественного транспорта дает возможность:

— оценивать риски и предупреждать инциденты на транспорте;

— улучшить качества обслуживания пассажиров;

— перевозчикам легче контролировать потоки пассажиров и проще следить за автопарком;

— происходит оптимизация маршрутов.

Указом Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 была утверждена Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года, которая определила цели и основные задачи развития ИИ в Российской Федерации. Правовую основу настоящей Стратегии составляют:

— Конституция РФ;

— Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»;

— Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»;

— Указ Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017—2030 годы»;

— Указ Президента РФ от 1 декабря 2016 г. № 642 «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации» и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, определяющие направления применения информационных технологий в Российской Федерации.

С 1 июля 2020 г Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ ввел в г. Москве экспериментальный правовой режим сроком на пять лет, в течение которого необходимо создать условия для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта. В итоге это позволит сформировать правовую базу для использования ИИ-технологий. С 2022 г. Ространснадзор планирует активно их использовать, а частности сейчас идет процесс создания аппаратно-программного комплекса дистанционного контроля за автомобильными перевозками пассажиров и опасных грузов. В настоящее время идет накопление информации и доработка модели системы, которая в итоге охватит все виды транспорта.

По прогнозам Ространснадзора, в результате внедрения технологии искусственного интеллекта количество нарушений законодательства в сфере транспорта сократиться на 15%.

В сфере транспорта планируется внедрять искусственный интеллект для запуска автономных беспилотных транспортных средств, в том числе автомобилей, локомотивов и судов, организации доставки дронами и предиктивного мониторинга состояния транспортных средств. В частности, в Томске есть роботизированная фабрика по сборке средних и небольших серий уникальных интеллектуальных систем для беспилотных поездов. Продолжаются работы по совершенствованию беспилотных автомобилей. По прогнозам специалистов подобные машины через несколько лет могут прочно войти в нашу жизнь. Преимуществ у них много, отметим некоторые из них:

— сокращение случаев ДТП, в том числе практически полное исключение человеческих жертв;

— снижение стоимости транспортировки грузов и людей за счет экономии на заработной плате и времени отдыха водителей, а также экономии топлива;

— снижение потребности в индивидуальных автомобилях за счет развития сервисов роботакси;

— повышение эффективности использования дорог за счет полного соблюдения автономными автомобилями правил дорожного движения (при массовом выходе беспилотных автомобилей на дороги);

— изменение на рынке труда — появление новых профессий, связанных с обслуживанием автономного транспорта. В этих условиях представителям некоторых профессий (например, водителям) придется приспосабливаться в новых обстоятельствах, осваивать новые виды деятельности.

— возможность самостоятельно перемещаться на роботизированном автомобиле для людей без водительских прав;

— экономия времени, ныне затрачиваемого на управление транспортным средством, позволяет заняться более важными делами (например, приступить к работе за компьютером уже во время поездки в автомобиле) или отдохнуть.

— перевозка грузов в опасных зонах, во время природных и техногенных катастроф или военных действий;

— в более отдаленной перспективе снижение глобальной экологической нагрузки как за счет количественной оптимизации парка автомобилей, так и за счет более широкого использования для их передвижения альтернативных видов энергии.

Таким образом, заявленные государством задачи на ближайшие пять лет в отношении развития Искусственного интеллекта в сфере общественного транспорта выглядят довольно амбициозно, и уже через несколько лет будет заметно, насколько удалось их выполнить.

**Чеботарев Владимир Евгеньевич,**
кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры
«Административное право, экологическое право,
информационное право» Юридического института
Российского университета транспорта

# Правовые аспекты развития аналитических систем управления транспортным комплексом

*Аннотация*. Поднята проблема эффективности управления транспортным комплексом на основе развития комплекса аналитических систем. Актуализируется проблема выработки согласованных подходов к взаимодействию национальных интеллектуальных транспортных систем, в том числе в целях совершенствования транспортного (автомобильного) контроля.

*Ключевые слова:* транспортный комплекс, управление транспортным комплексом, аналитические системы, интеллектуальные транспортные системы, безопасность на транспорте.

**Vladimir E. Chebotarev**,
PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor
of the Chair "Administrative Law, Environmental Law, Information Law"
of the Law Institute of Russian University of Transport

# Legal aspects of the development of analytical systems of transport complex management

*Abstract*. The problem of the efficiency of transport complex management based on the development of analytical systems is raised. The problem of developing coordinated approaches to the interaction of national intelligent transport systems, including for the purpose of improving transport (automobile) control, is being actualized.

*Keywords:* port complex, transport complex management, analytical systems, intelligent transport systems, transport security.

Комплексный подход к формированию эффективной системы управления транспортным комплексом предполагает в том числе и формирование комплекса разнофункциональных информационно-аналитических и интеллектуальных транспортных систем.

Среди таких аналитических систем, развитию которых Минтрансом России в настоящее время уделяется принципиальное внимание, можно назвать:

— информационно-аналитические системы, обеспечивающие систематизацию и обработку данных по случаям инцидентов с опасными грузами и крушений при перевозке опасных и крупногабаритных грузов на транспорте;

— комплексная информационно-аналитическая система экологического мониторинга и контроля экологической обстановки на объектах транспортной инфраструктуры, обустройство экоаналитических лабораторий и постов экологического контроля;

— информационно-аналитические системы контроля уровня технической и технологической безопасности по видам транспорта и видам транспортных средств;

— автоматизированная информационно-аналитическая система управления транспортным комплексом и другие аналитические и управляющие системы транспортного комплекса (включая создание классов автоматизированных аналитических систем для различных видов транспорта и транспортного комплекса в целом.

— аналитические системы и математические модели, обеспечивающие поддержку принятия решений по регулированию функционирования и управлению развитием транспортного комплекса.

Отдельного внимания заслуживают аналитические системы, разрабатываемые в целях формирования систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта. Так, в числе таковых — взаимосвязанные автоматизированные информационные и аналитические системы, обеспечивающие проведение уполномоченными Правительством РФ федеральными органами исполнительной власти мероприятий по обеспечению транспортной безопасности (при этом информационные и аналитические системы, в том числе автоматизированные, должны строиться по территориально-распределенному принципу с единым центром управления базами данных в области обеспечения транспортной безопасности) (распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации»).

План деятельности Минтранса России на 2019—2024 гг. предполагает последовательное решение задач по развитию:

— интеллектуальных транспортных систем, внедренных на участках автомобильных дорог и ориентированных на применение энергосберегающих технологий освещения;

— интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300000 человек;

— интеллектуальных транспортных системам, ориентированных, в том числе, на обеспечение движения беспилотных транспортных средств и пр.

Возникает еще один немаловажный аспект — вопрос взаимосогласованности подходов к взаимодействию интеллектуальных транспортных систем разных государств. Вопрос серьезный, напрямую связанный с проблемой обеспечения безопасности на транспорте. Пока четкого понимания формирования общей согласованной концепции развития ИТС нет, однако уже разработан ряд рекомендаций.

Так, в конце 2020 г. принята Рекомендация коллегии Евразийской экономической комиссии от 22 декабря 2020 г. № 27 «О согласованных подходах к взаимодействию национальных интеллектуальных транспортных систем, в том числе в целях совершенствования транспортного (автомобильного) контроля», согласно которой государствам — членам ЕАЭС в целях выработки согласованных подходов к взаимодействию национальных интеллектуальных транспортных систем, в том числе в целях совершенствования транспортного (автомобильного) контроля рекомендованы ряд первоочередных мер:

а) разработать с участием Евразийской экономической комиссии проект концепции взаимодействия национальных интеллектуальных транспортных систем, предусматривающей в том числе: повышение доступности услуг транспортного комплекса; повышение эффективности управления транспортными процессами; повышение безопасности транспортной системы; снижение вредного воздействия на окружающую среду; возможность сопряжения отдельных стандартов автоматизированных систем управления; формирование системы индикаторов результативности внедрения интеллектуальных транспортных систем; создание условий по подготовке специалистов в сфере интеллектуальных транспортных систем; разработку программ взаимодействия с европейскими и мировыми институтами по стан-

дартизации в сфере интеллектуальных транспортных систем, отвечающих международным требованиям; определение возможности использования технологий на базе устройств радиосвязи ближнего действия или технологии C-V2X (беспроводной сотовой связи) для организации взаимодействия уровня V2X (автомобиль — дорожная инфраструктура — участники дорожного движения);

б) сформировать правовые основы создания, развития и обеспечения функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем;

в) проработать вопрос целесообразности установления обязательных требований к интеллектуальной транспортной системе и ее компонентам;

г) стимулировать использование архитектуры программного обеспечения беспилотных (автономных) автомобилей по мере развития инфраструктуры интеллектуальных транспортных систем;

д) принять меры, направленные на развитие и совершенствование информационного взаимодействия в сфере транспортного (автомобильного) контроля в части обмена сведениями, позволяющими повысить эффективность такого контроля.

В этом ряду, безусловно, «во главу угла» должна быть поставлена задача формирования правовых основ создания, развития и обеспечения функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем, что, в свою очередь, будет способствовать эффективному выполнению всех других важных мероприятий.

В этой связи отметим, что согласно Паспорту ведомственной целевой программы «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной Минтрансом России 16 июня 2020 г., Мероприятие 3.4. программы — «Научно-исследовательское и опытно-конструкторское сопровождение работ, направленных на реализацию приоритетных направлений развития транспортной отрасли» включает одно из важнейших Направление 2. «Исследования тенденций, технических и нормативно-правовых аспектов создания и развития информационно-аналитических и интеллектуальных транспортных систем, внедрения сквозных технологий на транспорте, оценка их влияния на развитие

транспортного комплекса России и разработка научно обоснованных предложений по их применению».

При решении стратегически важных задач по созданию и развитию информационно-аналитических и интеллектуальных транспортных систем важна роль Департамента цифровой трансформации Минтранса России, в функционал которого входят задачи по осуществлению согласования мероприятий по информатизации и автоматизации систем управления транспортным комплексом, входящих в состав планов мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, государственных программ, иных ведомственных программ Министерства, подведомственных Министерству федеральной службы и федеральных агентств, организаций, осуществлению мониторинга выполнения данных мероприятий, а также организация деятельности по информатизации и автоматизации систем управления транспортным комплексом Российской Федерации в интересах автомобильного, железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта, дорожного хозяйства, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации.

**Шатская Ирина Ивановна,**
кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры
«Административное право, экологическое право,
информационное право» Юридического института
Российского университета транспорта

## Законодательное регулирование цифровой трансформации налогообложения

*Аннотация*. Статья посвящена аспектам законодательного регулирования перехода системы налогообложения в цифровой формат, посредством внедрения линейки личных кабинетов, контрольно-кассовой системы онлайн, автоматизированной системы налогового контроля, технологии налогового мониторинга без выездных проверок, системы налогового администрирования для самозанятых граждан. Кроме того, в статье рассмотрены и проанализированы изменения, внесенные в Налоговый кодекс Российской Федерации, федеральные законы, которые коснулись вопросов цифровизации нало-

гообложения и способствовали повышению прозрачности системы налогообложения, исключая уход от налогов и сознательное занижение налогов.

*Ключевые слова:* налогообложение, цифровизация, законодательство, налогоплательщики, налоговая система.

**Irina I. Shatskaya**,
PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor
of the Chair "Administrative Law, Environmental Law, Information Law"
of the Law Institute of Russian University of Transport

## Legislative regulation of digital transformation of taxation

*Abstract*. The article is devoted to the aspects of legislative regulation of the transition of the taxation system to a digital format, through the introduction of a line of personal accounts, an online cash register system, an automated tax control system, tax monitoring technology without field audits, and a tax administration system for self-employed citizens. In addition, the authors considered and analyzed the changes made to the Tax Code of the Russian Federation, Federal Laws that touched on the issues of digitalization of taxation and contributed to an increase in the transparency of the taxation system, excluding tax evasion and deliberate understatement of taxes.

*Keywords:* taxation, digitalization, legislation, taxpayers, tax system.

Появление интернета, расширение возможностей социальных сетей, развитие информационных технологий, использование большого объема данных, применение автоматизации во всех сферах деятельности послужили толчком к процессу формирования цифровой экономики, в частности к необходимости построения эффективной системы налогообложения, отвечающей цифровым технологиям с применением усовершенствованной, отрегулированной нормативно-правовой базы.

За последние несколько лет в налогообложении произошли существенные изменения, обусловленные процессом цифровой трансформации налогообложения и которые на настоящем этапе набирают обороты. Так для целей налогообложения эффективно используется линейка личных кабинетов, контрольно-кассовая система онлайн, автоматизированная система налогового контроля, технология налогового мониторинга без выездных проверок, система налогового адми-

нистрирования для самозанятых граждан. Кроме того, разрабатываются механизмы налогообложения новых интернет сервисов и операций, дорабатываются и принимаются нормативные правовые акты, направленные на снятие барьеров, препятствующих развитию цифрового налогообложения.

В системе налогообложения цифровые технологии реализуются Федеральной налоговой службой посредством внедрения и оказания цифровых государственных услуг. Одним из наиболее значимых продуктов цифровизации в налогообложении является создание интернет — сервиса «Личный кабинет юридического лица» на сайте Федеральной налоговой службы, который введен в промышленную эксплуатацию приказом ФНС России от 14 января 2014 г. № ММВ-7-6/8@. Введение интернет — сервиса «Личный кабинет юридического лица» дает возможность предприятиям получать информацию о задолженности по налогам перед бюджетом; направлять запросы и получать справки о состоянии расчетов по налогам, сборам, пеням, штрафам, а также предприятия имеют возможность направлять запрос на получение справки об исполнении обязанности по уплате налогов, сборов, пеней, штрафов, процентов и направлять в налоговые органы заявления на уточнение невыясненных платежей. Также предприятия могут направлять документы для государственной регистрации юридических лиц или внесения изменений в сведения, содержащиеся в ЕГРЮЛ, в налоговый орган для осуществления процедур государственной регистрации или внесения изменений в ЕГРЮЛ в электронном виде (Федеральный закон от 29 июля 2018 г. № 234-ФЗ). Подключение к этому сервису требует подписи руководителя и регламентируется требованиями Федерального закона от 6 апреля 2011 г. № 63. В связи с набирающей ход цифровизацией, появилась необходимость изменений в законе об электронной подписи, которая была обусловлена проблемами несовершенства механизмов использования электронной подписи. Принятый Федеральный закон от 27 декабря 2019 г. № 476 позволил реформировать систему удостоверяющих центров, обеспечивающих надежность и безопасность электронной подписи. Кроме того, создан институт доверенной третьей стороны и предусмотрена возможность использования «облачной» электронной подписи. В текущем периоде ФНС России начинает реализацию плана по развитию удостоверяющих центров для выдачи

сертификатов квалифицированной электронной подписи юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, нотариусам на основании подачи документов и получения подписи онлайн, без присутствия заявителя на основании удаленной идентификации личности.

Также на сайте ФТС России функционирует интернет — сервис «Личный кабинет налогоплательщика индивидуального предпринимателя», который создан для того, чтобы индивидуальный предприниматель мог отслеживать свои долги, уточнять платежи, производить перезачет налогов, получать выписки из ЕГРИП предпринимателям и обращаться в налоговую инспекцию онлайн. Кроме того, запущена процедура регистрации через мобильное приложение интерактивного сервиса «Личный кабинет налогоплательщика для физических лиц» (Письмо о государственной регистрации индивидуальных предпринимателей с использованием мобильного приложения личный кабинет индивидуального предпринимателя от 11 декабря 2020 г. № КВ-4-14/20481@)), что даст возможность более чем 150 тыс. человек воспользоваться этим приложением в течение этого года. Для полноценного запуска потребуется внесение ряда изменений в Федеральный закон от 8 августа 2001 г. № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей».

Понятие личного кабинета налогоплательщика закреплено в Налоговом кодексе РФ с 1 июля 2015 года. Согласно п. 1 ст. 11.2 НК РФ доступ к сервису осуществляется через мобильное приложение «Налоги физических лиц» одним из трех способов: с помощью логина и пароля, указанных в регистрационной карте; с помощью квалифицированной электронной подписи, а также с помощью учетной записи Единой системы идентификации и аутентификации. В личном кабинете физическое лицо имеет возможность получать информацию об объектах имущества и транспортных средствах, о суммах начисленных и уплаченных налоговых платежей, о наличии переплат, о задолженности по налогам перед бюджетом; контролировать состояние расчетов с бюджетом; получать и распечатывать налоговые уведомления и квитанции на уплату налоговых платежей; оплачивать налоговую задолженность и налоговые платежи; скачивать программы для заполнения декларации по налогу на доходы физических лиц по форме № 3-НДФЛ, заполнять декларацию по форме № 3-НДФЛ в

режиме онлайн, направлять в налоговую инспекцию декларацию по форме № 3-НДФЛ в электронном виде, подписанную электронной подписью налогоплательщика; отслеживать статус камеральной проверки налоговых деклараций по форме № 3-НДФЛ; обращаться в налоговые органы без личного визита в налоговую инспекцию[9]. Кроме того, с помощью цифровизации ФНС планирует внедрить услугу упрощенной процедуры вычета НДФЛ через личный кабинет налогоплательщика. Предполагается, что в 2021 г. упрощенной процедурой вычета НДФЛ будут охвачены около 900 тыс. человек (10% от числа обращающихся за вычетом в год).

Также налогоплательщикам предоставлена возможность в электронном виде получить информацию из Единого государственного реестра юридических лиц, при помощи ввода ИНН или ОГРН предприятия. Такая информация (выписка из ЕГРЮЛ) необходима предприятию для получения в банке расчетного счета, проведения сделок с недвижимостью, нотариальных операций, участия в госзакупках, торгах и проверки агента на надежность. Данные, содержащиеся в государственном реестре, сведения и документы являются открытыми и общедоступными и предоставляются на основании п. 1 ст. 6 Федерального закона «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей». Кроме того, сформирован и успешно функционирует Единый реестр субъектов малого и среднего предпринимательства, в котором обобщены сведения о юридических лицах и об индивидуальных предпринимателях, отвечающих условиям отнесения к субъектам малого и среднего предпринимательства, в соответствии со ст. 4.1 Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации». Единый реестр субъектов малого и среднего предпринимательства функционирует на основе ст. 4.1 Федерального закона «О государственной поддержке малого и среднего предпринимательства». Субъекты малого и среднего предпринимательства, получившие этот статус электронно, имеют преференции и в отношении «налоговых каникул» и на различные мероприятия поддержки.

Следующим из успешно действующих элементов программы цифровизации в налогообложении является программный комплекс автоматизированного контроля НДС, который начал применяться с 2013

г. В период, когда подача электронных деклараций стала обязательной был осуществлен переход на более совершенную АСК НДС-2 с возможность электронной корректировки деклараций, что в свою очередь, кроме оперативности уточнения данных декларации позволило использовать комплекс автоматизированного контроля НДС, как инструмента по снижению налоговых обязательств в руках мошенников. С 2018 г. ФНС России приступила к тестированию АСК НДС-3, где предусмотрен основной момент — контроль пути движения товара. С 2020 г. ФНС России использует «Контроль НДС», при применении которого устанавливается каждый второй выгодоприобретатель, использующий схемы уклонения от налогов.

Кроме того, успешно функционируют центры обработки данных, где собирается информация о налогоплательщиках, в том числе и о налогооблагаемых операциях, при этом участие налогоплательщика минимизируется. ФНС России контролирует налогоплательщика в автоматическом режиме и принимает решения или о направлении требования о внесении изменений в предоставленную декларацию или о назначении организации проведения налоговой проверки. Цифровизация контроля за НДС позволила в 19 раз снизить налоговый разрыв и обеспечить доходы бюджета, в том числе в условиях пандемии.

Законодательство в отношении НДС, как одному из значимых по собираемости налогу с одной стороны, и как к налогу, который подвержен проблеме уклонения от его уплаты с другой стороны и как налог, участвующий в процессе появления новых интернет технологий с третьей стороны, в частности электронных услуг, которые не имели правовую основу и способствовали недополучению поступлений в бюджет требует регулярного изменения. С целью корректировки сложившегося положения с законодательной стороны в Налоговый Кодекс (ст. 147, 148) были внесены поправки, касающиеся места реализации товаров, работ и услуг. С 2019 г. местом их реализации признается территория РФ, при выполнении условий, определенных этими статьями. Кроме того, в НК РФ была введена ст. 174.2, на основании которой иностранные компании, реализующие услуги на территории РФ, обязаны производить постановку на учет в налоговом органе.

Ввод в действие контрольно-кассовой системы онлайн следующий аспект цифровизации налогообложения. Контрольно-кассовая техни-

ка, применяется на территории РФ в обязательном порядке всеми организациями и индивидуальными предпринимателями на основании Федерального закона от 22 мая 2003 г. № 54-ФЗ. Введенное законодательство обязало со всех контрольно-кассовых машин передавать чеки в налоговую инспекцию через интернет и проводить все финансовые расчеты с покупателями и поставщиками с помощью онлайн — касс. Это позволило уменьшить случаи сокрытия налогов, упростить налоговые проверки, за счет оперативного получения информации и автоматизированного анализа, не требующего дополнительных проверок.

В ближайшей перспективе планируется продолжение работы по созданию единого механизма сквозного контроля на всех этапах оборота импортных товаров, подлежащих прослеживаемости. Особенностью системы прослеживаемости будет являться полностью электронный документооборот счетов-фактур и универсальных передаточных документов между уполномоченным федеральным органом исполнительной власти. Основные подходы к формированию механизма прослеживаемости товаров в России определены Концепцией создания и функционирования в Российской Федерации системы маркировки товаров средствами идентификации и прослеживаемости движения товаров, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 28 декабря 2018 г. № 2963-р. В соответствии с Концепцией основной целью внедрения системы маркировки и прослеживаемости товаров является обеспечение получения оперативной и достоверной информации о движении товаров в рамках хозяйственной деятельности организаций. В России введена обязательная маркировка обувных товаров, лекарственных средств и табачной продукции средствами идентификации на основании постановлений Правительства РФ от 29 февраля 2020 г. № 216, от 26 сентября 2019 г. № 1251 и Федерального закона от 27 декабря 2019 г. № 462-ФЗ. Одним из основных элементов вводимой системы маркировки и прослеживаемости является государственная информационная система обеспечивающая осуществление прослеживаемости движения товаров и мониторинга их оборота — основанием функционирования которой является Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ.

Следующим элементом цифровизации налогообложения является технология налогового мониторинга без выездных проверок, приме-

нение которого возможно, когда налогоплательщик полностью открывает свою учетную систему для налоговой службы и когда в любой момент налогоплательщик может получить информацию от налоговой службы или получить оценку о своей отчетности. В Налоговом кодексе РФ (ст. 105) даны общие положения о налоговом мониторинге. Федеральный закон от 4 ноября 2014 г. № 348-ФЗ определил регламент информационного взаимодействия сторон, порядок проведения налогового мониторинга, правила взаимосогласительных процедур. В настоящее время действует распоряжение Правительства РФ от 21 февраля 2020 г. № 381-р «Об утверждении концепции развития и функционирования в Российской Федерации системы налогового мониторинга». Целью Концепции стало определение путей и способов цифровизации налогового контроля на основе применения риск-ориентированного подхода, что в свою очередь позволит обеспечить добровольное, своевременное исчисление и уплату налогов, сборов в бюджет, повышение эффективности налогового контроля и снижение административного бремени для плательщиков.

Среди элементов программы цифровизации в налогообложении не маловажное место занимает система налогового администрирования для самозанятых граждан, когда используется мобильное приложение для самозанятых лиц, при помощи которого возможно решение налоговых вопросов профессионального дохода без непосредственного обращения в налоговую инспекцию. Нормативным документом, регулирующим отношения в этой области, является Федеральный закон от 27 ноября 2018 г. № 422-ФЗ. Введение этого закона в 2019 г. способствовало выводу из тени тех, кто получал доход, но не платил налогов. Кроме того, у налогоплательщиков этого налога появилась возможность открыто размещать рекламу, расширять клиентскую базу за счет новых клиентов и законно отстаивать свои права в суде. С октября 2020 г. налог на профессиональный доход, за счет своей востребованности и действенности распространился на все регионы страны, количество зарегистрированных лиц составило около 1,7 млн человек. Эксперимент продолжится до окончания 2028 г., при этом налоговая ставка останется неизменной.

Изменение законодательства по вопросам цифровизации налогообложения продолжается и в ближайшее время нововведений, изменений, дополнений будет много, так как остаются не завершенные

проекты: использование облачных технологий в налогообложении; создание электронного документооборота и отчетности; функционирование персональных электронных сервисов; разработка правовых аспектов налогообложения электронной интернет — торговли; разработка технологий, идентифицирующих и отслеживающих сделки в интернет пространстве; определение правового поля цифровых денег. Однако с полной уверенностью можно сказать, что внедрение цифровых технологий в налогообложении при грамотной актуализации и совершенствовании налогового законодательства в Российской Федерации позволит обеспечить прозрачность налогообложения и неотвратимость уплаты налогов.

**Эфендиев Тахир Сейпуевич,**
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Административное право, экологическое право,
информационное право» Юридического института
Российского университета транспорта

## Правонарушения в сфере информационных технологий

*Аннотация*. В статье рассматриваются вопросы правонарушений и преступлений в области информационных технологий указывается на необходимость более четкого определения правонарушении в сфере информационных технологий. Информационные технологии составляют техническую основу органов управления государственной власти, промышленных предприятий и научно-исследовательских организаций, учреждений кредитно-финансовой сферы, банков. В статье также рассматриваются вопросы применения норм уголовного и административного законодательства к лицам за совершения преступлений и правонарушений в сфере информационных технологии, а также органы уполномоченные рассматривать дела данной категории.

*Ключевые слова:* информационные технологии, информационная безопасность, правонарушения в сфере информационных технологий, Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций, транспортная безопасность, компетенции органов, распространение информации, информационное общество.

**Tahir S. Efendiev**,
candidate of Law, Associate Professor, Associate Professor
of the Chair "Administrative Law, Environmental Law, Information Law"
of the Law Institute of Russian University of Transport

# Information technology offences

*Abstract.* The article deals with the issues of offenses and crimes in the field of information technology and points to the need for a clearer definition of offenses in the field of information technology. Information technologies form the technical basis of government authorities, industrial enterprises and research organizations, credit and financial institutions, and banks. The article also deals with the application of the norms of criminal and administrative legislation to persons for committing crimes and offenses in the field of information technology, as well as the bodies authorized to consider cases of this category.

*Keywords:* information technologies, information security, offenses in the field of information technologies, Federal Service for Supervision in the Field of Communications, Information Technologies and Mass Communications, transport security, authorities' competence, information dissemination, information society.

Информационные технологии — это процессы, методы поиска, сбора, хранения, обработки, предоставления, распространения информации и способы осуществления таких процессов и методов. Информационные технологии, наряду с телекоммуникационными технологиями, составляют основу процессов информатизации, движения к информационному обществу.

Целью формирования и развития информационного общества в Российской Федерации являются повышение качества жизни граждан, обеспечение конкурентоспособности России, совершенствование системы государственного управления на основе использования информационных и телекоммуникационных технологий. При этом возникают правовые отношения, связанные с необходимостью более точного определения специфики создаваемых объектов комплексного характера (информационные базы; регистры, кадастры, реестры и классификаторы; интернет-ресурсы и сетевые интерактивные услуги) и организации их надлежащего учета. В гражданском обороте в настоящее время находятся большие объемы разнообразных информационных продуктов, их производители и

пользователи заинтересованы в законодательной защите своих прав на эти продукты.

Однако новые информационные технологии дали толчок не только прогрессу общества, но и привели к формированию новой специфической социальной группы правонарушителей, преступная деятельность которых связана со сферой информационных технологий, поэтому особую значимость приобретает правовое регулирование данной сферы.

Проблема информационной безопасности возникла достаточно давно. До недавнего времени методы защиты информации были в исключительной компетенции спецслужб, обеспечивающих безопасность страны. Однако новые технологии измерения, передачи, обработки и хранения информации значительно расширили сферы деятельности людей, нуждающихся в защите информации, привели к развитию и распространению новых методов несанкционированного доступа к информации и, как следствие, к интенсивному развитию нового научного направления — «информационная безопасность».

Это связано, прежде всего, с появлением систем обработки данных на базе компьютеров, а также развитием систем передачи данных.

Современные информационные системы составляют техническую основу органов управления государственной власти, промышленных предприятий и научно-исследовательских организаций, учреждений кредитно-финансовой сферы, банков и т.п.

Формирование единого информационного пространства и развитие технологий позволили увеличить обмен информацией, подняли на новую ступень возможности экономики, науки, образования. В то же время постоянно расширяющиеся возможности глобальных информационных телекоммуникационных сетей обусловили повышенный интерес к ним со стороны организованной преступности.

Все это происходит на фоне существенного ежегодного прироста числа абонентов сотовых сетей, новых компьютеров, подключаемых к Сети, и значительного увеличения объемов передаваемой информации. ИТКС стали «хранилищем и транспортной средой» для огромного объема информации, в том числе и оперативно значимой.

В соответствии с уголовным законодательством под преступлениями в сфере компьютерной информации понимаются совершаемые в сфере информационных процессов и посягающие на информацион-

ную безопасность деяния, предметом которых являются информация и компьютерные средства.

К ним относятся следующие виды преступлений: уничтожение, изменение, перехват, хищение, блокирование информации и информационных ресурсов; несанкционированное вмешательство в работу телекоммуникационных систем и информационных ресурсов; распространение заведомо ложных сведений с использованием информационных технологий.

Статья 13.12 КоАП РФ предусматривает ряд составов правонарушений: 1) нарушение условий лицензии на осуществление деятельности в области защиты информации, не отнесенной к государственной тайне; 2) использование несертифицированных информационных систем, баз и банков данных, а также несертифицированных средств защиты информации (за исключением средств защиты информации, составляющих государственную тайну); 3) нарушение условий лицензий на проведение работ, связанных с использованием и защитой информации, составляющей государственную тайну, созданием средств, предназначенных для защиты государственной тайны, осуществлением услуг по защите информации, составляющей государственную тайну; 4) использование несертифицированных средств, предназначенных для защиты информации, составляющей государственную тайну; грубое нарушение условий лицензии на осуществление деятельности в области защиты информации (за исключением информации, составляющей государственную тайну).

В соответствии с Федеральным законом от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» информация в зависимости от категории доступа подразделяется на общедоступную и доступ к которой ограничен федеральными законами (ст. 5). Информация в зависимости от порядка ее представления или распространения подразделяется на: информацию свободного доступа; информацию, предоставляемую по соглашению лиц, участвующих в соответствующих отношениях; информацию, которая в соответствии с федеральными законами подлежит предоставлению или распространению; информацию, распространение которой в Российской Федерации ограничивается или запрещается. Пункт 4 ст. 5 Закона предусматривает, что «законодательством РФ могут быть установлены виды информации в зависимости от ее со-

держания или обладателя». Статья 7 определяет общедоступную информацию как сведения или иную информацию, доступ к которой не ограничен и которая может использоваться любыми лицами по их усмотрению при соблюдении установленных федеральными законами ограничений в отношении распространения такой информации.

В соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций, утвержденным постановлением Правительства РФ от 16 марта 2009 г. № 228, этот орган осуществляет контроль и надзор за выполнением требований в сфере информационных технологий, соблюдением законодательства о связи, персональных данных и др. Она осуществляет прием граждан, обеспечивает своевременное и полное рассмотрение устных и письменных обращений граждан, обращений пользователей по вопросам оказания услуг связи и принимает необходимые меры; обеспечивает защиту сведений, составляющих государственную тайну в процессе деятельности службы, а также контроль за деятельностью территориальных органов в данной области.

В Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» включена норма, усиливающая административную ответственность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за грубое нарушение условий, предусмотренных соответствующей лицензией. Понятие грубого нарушения согласно примечанию к данной статье определено Правительством РФ. Субъектами ответственности по ч. 1 данной статьи являются граждане, должностные и юридические лица. Эти же субъекты несут ответственность и по ч. 2 настоящей статьи. Части 3 и 4 данной статьи предусматривают ответственность должностных и юридических лиц. Действия, предусмотренные настоящей статьей, могут быть совершены как умышленно, так и по неосторожности.

Дела об административных правонарушениях по ч. 1 и 2 данной статьи рассматривают должностные лица органов, осуществляющих государственный контроль в области обращения и защиты информации (ст. 23.46). Рассмотрение дел по ч. 2 и 4 данной статьи может быть передано судье, учитывая возможную конфискацию предмета правонарушения (ч. 2 ст. 23.1). Протоколы об административных правонарушениях составляют должностные лица указанных выше органов (ч. 1 ст. 28.3), а также органов внутренних дел (полиции) (п. 1

ч. 2 ст. 28.3). Дела об административных правонарушениях по ч. 3 и 4 данной статьи рассматривают должностные лица органов, осуществляющих контроль за обеспечением защиты государственной тайны (ст. 23.45). Дела по ч. 5 данной статьи рассматриваются судьями (ч. 1 ст. 23.1). Протоколы об административных правонарушениях составляют должностные лица органов внутренних дел (полиции) (по ч. ч. 1, 2 и 5), федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области противодействия техническим разведкам и технической защиты информации, его территориальных органов (по ч. 5); органов, осуществляющих функции по контролю и надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (по ч. 5) (п. 1, 55 и 58 ч. 2 ст. 28.3). В соответствии с ч. 4 ст. 28.3 КоАП РФ перечень должностных лиц, имеющих право составлять протоколы об административных правонарушениях, устанавливается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в соответствии с задачами и функциями, возложенными на указанный орган федеральным законодательством.

Приказом Роскомнадзора от 4 февраля 2014 г. № 16 «Об утверждении перечня должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций и ее территориальных органов, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях» утвержден перечень должностных лиц Роскомнадзора и ее территориальных органов, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях.

В территориальных органах Роскомнадзора, информационных технологий и массовых коммуникаций следующие должностные лица вправе составлять протоколы об административных правонарушениях: руководитель территориального органа Роскомнадзора, информационных технологий и массовых коммуникаций и его заместители, должностными регламентами которых предусмотрены полномочия по осуществлению государственного надзора, являющиеся по должности старшими государственными инспекторами РФ по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций; начальники отделов и их заместители, консультанты, главные специалисты-эксперты, ведущие специалисты-эксперты и специалисты-эксперты, должностными регламентами которых предусмотрены

полномочия по осуществлению государственного надзора руководитель территориального органа Роскомнадзора, информационных технологий и массовых коммуникаций и его заместители, должностными регламентами которых предусмотрены полномочия по осуществлению государственного надзора, являющиеся по должности старшими государственными инспекторами РФ по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций; начальники отделов и их заместители, консультанты, главные специалисты-эксперты, ведущие специалисты-эксперты и специалисты-эксперты, должностными регламентами которых предусмотрены полномочия по осуществлению государственного надзора. Органы, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций, рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 13.2—13.4, 13.6—13.9, 13.18, ч. 1—3 ст. 15.27, 20.29 КоАП РФ (в пределах своих полномочий).

Рассматривать дела об административных правонарушениях вправе: 1) главный государственный инспектор РФ по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций, его заместители; 2) старшие государственные инспектора Российской Федерации по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (ст. 23.44 КоАП РФ). Рассматривать дела об административных правонарушениях в области средств массовой информации (ст. 13.17, 13.22 КоАП РФ) вправе руководитель федерального органа, его заместители, руководители территориальных органов, их заместители (ст. 23.46 КоАП РФ). Должностные лица органов государственного надзора в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций вправе составлять протоколы об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 5.5., 5.10, 5.11, 5.13, 5.51, 6.13, 7.12 (за совершение нарушений в сфере массовых коммуникаций), ст. 13.2, 13.3, 13.5, 13.6, 13.7, 13.8, 13.9 КоАП РФ (в настоящее время протоколы по ст. 13.9 не составляются), ст. 13.11, 13.15, 13.16, 13.18, 13.20, 13.21, 13.23, 13.34 (с 01.04.2017), ст. 13.38, ч. 2, 3, 4 ст. 14.1, ст. 17.7 и 17.9, ч.1 ст. 19.4, ст. 19.4.1, ч. 1 статьи 19.5, статьями 19.6, 19.7, 19.20, 19.26, ч. 1 20.25 КоАП РФ. Материалы проверок для возбуждения административных производств по ст. 5.39 КоАП РФ и ст. 13.14 КоАП РФ передаются прокурору.

Судьи непосредственно рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренные ст. 5.5, 5.10, 5.11, 5.13, 5.51, ч. 1 и 2 ст. 13.5, ст. 13.11, 13.15, 13.16, 13.20, 13.21, 13.23, ч. 2, 3, и 4, 13.34, 13.38, ст. 14.1, ст. 17.7 и 17.9, ч. 1 ст. 19.4, ст. 19.4.1, ч. 1 ст. 19.5, ст. 19.6, 19.7, 19.20, 19.26, ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ.

Дела об административных правонарушениях, предусмотренные ст. 13.1—13.4, 13.6, 13.8, 19.7 рассматриваются судьями судов общей юрисдикции (мировыми судьями) в случае их направления территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (ч. 2 ст. 23.1 КоАП РФ). Согласно ст. 28.4 КоАП прокурор в праве возбудить дело о любом административном правонарушении. В соответствии с ч. 1 ст. 23.44 КоАП РФ рассмотрение дел по данным статьям относится к компетенции органов, осуществляющих функции по контролю и надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Административная ответственность в информационной сфере является достаточно эффективной формой административно-правовой охраны норм и правил, установленных в информационной сфере, поскольку позволяет оперативно реагировать на их нарушение и привлекать виновных лиц к ответственности, пресекать дальнейшее их нарушение. В отличие от уголовной ответственности, административная ответственность может применяться во внесудебном порядке и не влечет судимости. Отметим, что, если типы угроз, исходящих из виртуального пространства или реализуемых с его помощью, достаточно ограничены, то, как показывает практика, формы их реализации бесчисленны.

Предупреждение преступлений и правонарушений в сфере ИТ включает как технические и организационные, так и правовые меры. К правовым мерам относятся:

— разработка правовых норм ответственности, усовершенствование уголовного, гражданского законодательства, судопроизводства по данным делам;

— защита авторских прав программистов;

— общественный контроль за разработчиками компьютерных систем;

— принятие необходимых международных соглашений по вопросам информационной (компьютерной) безопасности.

Таким образом, надежное решение задач борьбы с преступностью, защиты прав и интересов граждан во многом зависит от активного поиска новых, более эффективных форм и методов оперативно-служебной деятельности, соответствующих современному развитию общества и передовых информационных технологий.

**Вареник Петр Константинович,**
преподаватель Финансового университета
при Правительстве Российской Федерации

## Морские перевозки

*Аннотация*. В статье «Роль морских перевозок в международном бизнесе» (коммерческо-правовые условия) рассмотрены вопросы о правовых основах договоров морских перевозок, регулирующих механизм международной экспедиции товаров. Проведен анализ деятельности различных международных организаций в области транспортно-экспедиторской деятельности и стремлении стандартизировать и унифицировать транспортные документы. Проведено исследование проблем морских перевозок, в особенности контейнерных перевозок грузов, которые в настоящее время являются самыми распространенными и востребованными в международном бизнесе.

*Ключевые слова:* внешнеторговые операции, Российское законодательство, международные акты, унифицировать транспортные документы.

**Petr K. Varenik**,
Lecturer at the Financial University under the Government
of the Russian Federation

## Sea transportation

*Abstract*. The article «The role of maritime transport in international business (commercial and legal conditions)» deals with the issues of the legal basis of maritime transport contracts regulating the mechanism of international freight forwarding. The analysis of the activities of various international organizations in the field of freight forwarding activities and the desire to standardize and unify transport documents is carried out. A study of the problems of sea transportation, especially container transportation of goods, which are currently the most common and popular in international business, was conducted.

*Keywords:* foreign trade operations, Russian legislation, international acts, unify transport documents.

Внешнеторговые операции включают в себя определенное количество взаимосвязанных юридических компонентов, без любого из которых она не может быть совершена. Они включают в себя договор купли-продажи, договор перевозки, или транспортно-экспедиторский договор, договоры страхования и финансирования. При организации морских перевозок грузов, всегда задействовано много участников. Они представляют отдельные отрасли в сфере экспедирования, хранения грузов (владельцы портовых складов), погрузочно-разгрузочных работ и соблюдения портовых и таможенных формальностей (стивидоры, портовые агенты и брокеры), снабжения судов и многие другие. Всех участников, вовлеченных в обслуживание торгового контракта, объединяет система договоров. При которой распределяются между сторонами функции и ответственность за их выполнение.

В организации морской перевозки участвует большое количество специализированных организаций и посредников, занятых не только в сфере собственно грузоперевозки, но и в области обработки грузов.

Прежде всего, следует остановиться на правовых основах договоров морских перевозок, регулирующих механизм международной экспедиции товаров. К главным международным актам, действующим в настоящее время, относятся два: это Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Гаагские правила). Она была разработана Международным морским комитетом и вступила в силу в июне 1931 г. и Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) от 1978 г., разработанная Комиссией ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и вступившая в силу в ноябре 1992 г. Основное различие этих конвенций состоит в количестве данных, подлежащих обязательному указанию в транспортных документах. Гаагские правила установили, что минимальное число элементов, подлежащих отражению в каждом документе, равняется трем, а Гамбургские правила увеличили число таких элементов до пятнадцати.

В российском законодательстве приоритетным источником права, конечно же, является Гражданский кодекс РФ, в котором транспортно-экспедиционная деятельность регулируется гл. 41 (ст. 801—806).

Главными источниками национального законодательства в области морских перевозок служат Кодекс торгового мореплавания РФ, или Морской кодекс, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», Правила транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденные постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. № 554.

Во внешней торговле получили применение в качестве общепризнанных правил торговые обычаи и документы, разработанные и принятые Международной федерацией транспортно-экспедиторских организаций (*Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles — FIATA*) и Международной торговой палатой (МТП). МТП — международная неправительственная организация частного предпринимательства. Международные транспортные документы подразделяются на два типа: те, которые не имеют свойств ценных бумаг и обладают этими свойствами. Главным фактором для оформления транспортного документа в соответствии с договором является установление ответственности перевозчика перед отправителем товара. Если товар утерян или ему причинен ущерб (в самом договоре приводятся требования к содержанию транспортного документа).

В настоящее время различные международные организации в области транспортно-экспедиторской деятельности стремятся стандартизировать и унифицировать транспортные документы. Однако, как принято считать, в морской перевозке пока отсутствует значительная степень стандартизации. До сих пор сохраняется традиция, согласно которой каждый перевозчик имеет свою форму транспортного документа.

Основным документом морской перевозки товара является коносамент, который выступает в качестве товарораспорядительного документа. Обладатель коносамента имеет право на владение товаром, так как перевозчик товара может выдать его только при предъявлении коносамента. Вторым главным документом, применяемым в морских торговых перевозках, является морская накладная, она представляет собой необоротный транспортный документ и не является ценной бумагой. Этот транспортный документ применяется в тех случаях, когда в сделках не участвуют документарные аккредитивы, а торговые партнеры давно знают друг друга.

Оформление портовой администрацией или экспедиторской компанией товарораспорядительного документа обусловлено в основном причинами, вызванными необходимостью предоставления подобного документа представителям покупателя или его банку-кредитору.

В зависимости от того, на судах каких линий осуществляются грузовые перевозки, коносаменты делятся на линейные, или рейсовые и чартерные (фрахтовые). Уже из названия документа ясно, что первый тип коносамента применяется при регулярных рейсах на действующих судоходных линиях, а второй тип применяется при трамповых перевозках грузов. Линейный коносамент отвечает всем необходимым требованиям оформления подобного документа и содержит все существенные условия договора о перевозке груза, то есть является товарораспорядительным документом. Что касается чартерного (фрахтового) коносамента, то в этот документ вносятся ссылки на условия чартера — договора о перевозке груза, заключенного между фрахтователем (грузоотправителем) и фрахтовщиком (перевозчиком). Этот документ не может рассматриваться в качестве документа, удостоверяющего факт перевозки конкретного груза, и не является товарораспорядительным документом.

Международный морской комитет одобрил в 1990 г. Унифицированные правила морских накладных. Согласно этим правилам морская накладная не считается товарораспорядительным документом, а только свидетельствует о приеме груза и наличии заключенного договора перевозки. Право распоряжения грузом принадлежит отправителю.

Доковая расписка, или доковый варрант, выдается морским перевозчиком грузоотправителю после получения груза в порту на пирсе судоходной компании для отправки за границу. Для каждой партии груза этот документ составляется в нескольких экземплярах. Бланк расписки с указанием количественных характеристик груза, его объема, маркировки, описанием отдельного места заполняет грузоотправитель или его экспедитор. При выявлении видимых повреждений или несоответствия груза его описанию перевозчик вносит в доковую расписку соответствующие отметки до подписания документа. На основе этого документа составляется коносамент, который затем обменивается на него.

Штурманская расписка выдается помощником капитана после приема товара на борт судна и рассматривается как доказательство

получения коносамента от перевозчика. Этот документ не является товарораспорядительным (он может рассматриваться в качестве такового при отсутствии коносамента и при наличии предварительной договоренности об этом между сторонами сделки). В практике ряда стран при морских перевозках применяются документы, аналогичные штурманской расписке, в качестве документа, временно остающегося у владельца товара в удостоверение получения у него товара. К ним, например, относятся причальная расписка владельца причала, квитанция о приеме товара владельцем склада. Все эти документы так же, как и штурманская расписка, впоследствии возвращаются тому лицу, которое их передавало, но в обмен на такие документы, как коносамент, складское свидетельство, или после оформления приема товара на склад. Эти документы не являются ценными бумагами, не олицетворяя собой товар, и не могут оборачиваться.

Складское свидетельство является подтверждением в форме расписки уполномоченного лица, представляющего владельца склада, о принятии товара на временное хранение. Правовой смысл этого документа в разных странах трактуется по-разному, и в соответствии с законодательством ряда стран, например, США, он приравнивается к ценной бумаге, будучи оформленным в оборотной форме. В этой форме складское свидетельство может являться обеспечением для банковской ссуды. Поэтому по американскому праву этот документ обладает свойствами коносамента. В английском праве складские свидетельства таковыми не признаются.

Из всех вышеперечисленных документов в международной банковской практике укоренился только экспедиторский коносамент перевозки груза в смешанном сообщении. Указанный коносамент относится к товарораспорядительным документам и обладает свойствами ценной бумаги (на лицевой стороне такого коносамента имеется логотип МТП). В отношении остальных стандартов *FIATA* в рекомендациях МТП прямо указано, что они неприемлемы при расчетах в форме аккредитива, если только в его условиях не будет прямо указано на их применение.

Важно отметить, что морская перевозка, в особенности контейнерная перевозка грузов, остается в настоящее время одним из наиболее распространенных и востребованных способов доставки товаров покупателям в международном бизнесе. В организации и обслужива-

нии этой индустрии задействовано большое число специализированных организаций и посредников. Документальное оформление транспортировки торговых грузов потребовало многих лет для выработки определенных единых стандартов, основанных на обычаях торгового мореплавания. В результате развития этой отрасли в практике делового оборота в настоящее время применяется целая группа документов, связанных с морской перевозкой.

По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза (ст. 801 ГК РФ). В этом договоре могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

Фактическими услугами могут быть, например, проверка количества и состояния груза, его подготовка к перевозке, упаковка, пакетирование, нанесение транспортной маркировки на груз, погрузка и выгрузка, организация доставки груза на станцию или в порт либо со станции получателю. В качестве юридических действий можно назвать согласование с перевозчиком условий перевозки, заключение договоров перевозки от своего имени или от имени клиента. Однако во всех подобных ситуациях договоры, заключаемые между экспедиторскими организациями и клиентами, признаются договорами транспортной экспедиции, регулирующими порядок оказания клиенту со стороны экспедитора услуг, связанных с перевозкой груза. Тем самым на них распространяются нормы гл. 41 ГК РФ о транспортной экспедиции, а не общие положения о договорах возмездного оказания услуг (гл. 39 ГК РФ).

Международные морские перевозки регулируются нормами международного частного морского права. Договора морской перевозки грузов подразделяются на международные договора, договора, применяемые в трамповом судоходстве и договора, применяемые в линейном судоходстве.

К Международным договорам, регулирующим отношения в торговом мореплавании, относятся:

- Брюссельская конвенция о коносаменте — Конвенция об унификации правил о коносаменте, принятая в Брюсселе 25 августа 1925 г.;
- Правила Висби — Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г.;
- Гамбургские правила — Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года, принятая 30 марта 1978 г.;
- Конвенция о смешанных перевозках грузов — Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, принятая в Женеве 24 мая 1980 г.;
- МППСС-72 — Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 г.

Продукция морского транспорта продается и покупается на фрахтовом рынке. Под мировым фрахтовым рынком (рынком тоннажа) понимается рынок морской транспортной продукции. На мировом фрахтовом рынке, с одной стороны, выступают покупатели фрахтователи тоннажа, или грузовладельцы, с другой — судовладельцы, или перевозчики. Однако из сферы фрахтового рынка выпадают так называемые «закрытые рынки», к которым относятся каботажные перевозки. Законодательство практически всех стран исключает каботажные перевозки из сферы международного обмена, выводя тем самым значительную часть морского судоходства за пределы международного судоходства и, следовательно, за пределы фрахтового рынка. Открытый рынок включает сделки на фрахтование или перевозку по трамповым и линейным судам общего пользования. На этом рынке сделки открыты для конкурентов.

Современное развитие морских отраслей мировой экономики, в частности, морского транспорта, обусловило проведение многими государствами активной и целенаправленной морской политики, как части их общей внешней и внешнеэкономической политики.

Задачи осуществляемой государствами морской политики потребовали выработки соответствующих юридических норм. В свое время это вызвало к жизни конвенции по морскому праву. Наличие серьезных противоречий между политическими тенденциями различных государств и их групп обусловливает противоречивость тенденций в

развитии современного международного морского права. Осуществляемая в Мировом океане деятельность чаще всего связана с производственными процессами и имеет целью достижение определенных материальных результатов. При осуществлении такого рода деятельности между ее участниками, а также между ними и другими лицами возникают отношения имущественного характера, регулируемые в основном гражданско-правовыми нормами. В этих имущественных отношениях часто участвуют физические и юридические лица разных государств. В таких случаях регулировать возникающие между ними отношения юридическими нормами одного какого-либо государства оказывается затруднительными, а иногда и невозможными, особенно, если в основе этих отношений лежат факты или события, имевшие место в открытом море. При попытках же применять законодательство отдельных государств вызывает коллизию законов. Совокупность гражданско-правовых, коллизионных, а в ряде случаев и гражданско-процессуальных норм, регулирующих отношения, связанные с морской деятельностью, составляет международное частное морское право.

Развитие современных видов транспорта и систем телекоммуникаций кардинальным образом изменили характер мировой экономики и международного бизнеса, способствовали формированию новых товарных и финансовых рынков, дали возможность более рационально и оперативно использовать преимущества международного разделения труда, ускорили мировые интеграционные процессы. Как свидетельствует мировой опыт, при проведении экономических преобразований, а также в периоды экономических кризисов государство уделяло повышенное внимание развитию системы транспортных коммуникаций.

Перевозки морским транспортом осуществляются во внутренних и внешних сообщениях. В последние годы все больший удельный вес получают перевозки, осуществляемые по рекам и морям (так называемые перевозки «река-море») на судах, обладающих достаточными мореходными качествами и маневренностью. Во внешних сообщениях различают два вида перевозок: а) перевозки при экспорте и импорте; б) перевозки между иностранными портами.

Наконец, несмотря на не столь значительную долю морских перевозок в мире в целом, именно с помощью морского транспорта, бла-

годаря удобству, большой вместимости и эффективности, осуществляется значительная доля внешнеторговых сделок.

**Вологдина Екатерина Сергеевна,**
старший преподаватель кафедры административного права
и таможенного дела Юридического факультета
Забайкальского государственного университета

## Правовое обеспечение информационной безопасности в таможенной сфере: к вопросу о проблемах и тенденциях в условиях цифровой трансформации

*Аннотация*. Статья посвящена вопросам правового обеспечения информационной безопасности в таможенной сфере в условиях развития глобального информационного общества и цифровой экономики. Рассмотрены тенденции и проблемы правового регулирования цифровых платформ, основанных на применении робототехники и искусственного интеллекта, которые планируется использовать в сфере таможенного дела.

*Ключевые слова:* правовое обеспечение; информационная безопасность; таможенная сфера; цифровая экономика; искусственный интеллект; интеграционное сотрудничество.

**Ekaterina S. Vologdina**,
senior teacher, Administrative Law and Customs Business department,
Law faculty, Transbaikal State University, Chita, Russia

## Legal support of information securityin the customs sphere: on the problems and trends in the context of digital transformation

*Abstract*. The article is devoted to the issues of legal support of information security in the customs sphere in the context of the development of the global information society and digital economy. Trends and problems of legal regulation of digital platforms based on the use of robotics and artificial intelligence that are planned to be used in the field of customs are considered.

*Keywords:* legal support; information security; customs sphere; digital economy; artificial intelligence; integration cooperation.

Сегодня в таможенной сфере идет активное развитие цифровых технологий, включая цифровизацию различных процессов, внедрение технологий робототехники и искусственного интеллекта. Системное развитие таможенной инфраструктуры, которая по сути является критической информационной инфраструктурой, связано с упрощением и гармонизацией таможенных формальностей, беспрепятственным и безостановочным перемещением товаров, в том числе различными видами транспорта. В цифровую эпоху особенно важной задачей модернизации таможенной сферы является имплементация в имеющуюся в Российской Федерации таможенную систему современных цифровых технологий. В этом смысле заслуживает внимания Стратегия развития таможенной службы России до 2030 года, которая включает в себя различные целевые ориентиры развития таможенной системы. Стратегической целью развития Федеральной таможенной службы является формирование к 2030 г. качественно новой, насыщенной «искусственным интеллектом», быстро перенастраиваемой, информационно связанной с внутренними и внешними партнерами, «умной» таможенной службы, незаметной для законопослушного бизнеса и результативной для государства.

К 2030 г. обозначены следующие итоги цифровизации таможенной службы: создание модели «интеллектуального» пункта пропуска через Государственную границу РФ (с учетом специфики видов транспорта); модернизация пунктов пропуска товаров, перемещаемых беспилотным транспортом; внедрение искусственного интеллекта; автоматизированный анализ снимков инспекционно-досмотровых комплексов с использованием элементов искусственного интеллекта; создание условий для безостановочного движения транспортных средств при перемещении товаров низкого уровня риска через пункт пропуска, в том числе с использованием транспортно-логистической инфраструктуры.

Одним из актуальных, необходимых технических решений информационной платформы интеллектуального пункта пропуска Российской Федерации должна стать система электронной очереди. Названная система активно используется в таможенной деятельности некоторых стран. Например, в Эстонии применяется сервис «*GoSwift*», который позволяет в режиме онлайн забронировать место в очереди в пункте пропуска на эстонской границе, что сокращает

время прохождения таможенных формальностей. В Белоруссии — система электронной очереди, которая работает на портале BelarusBorder.by, при помощи которого вносятся необходимые данные о лице, планирующем пересекать границу, а также сведения о транспортном средстве. Следует констатировать, что применение данной системы значительно упрощает процедуру пересечения таможенной границы различными видами транспорта.

Острой проблемой развития таможенных технологий на границе Российской Федерации остается необустроенность пунктов пропуска. На сегодняшний день всего около 15% пунктов пропуска соответствуют Единым типовым требованиям к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Союза, в существенной технологической реконструкции и модернизации нуждаются порядка две трети пунктов пропуска. Главным сдерживающим фактором остается ограниченность финансирования для нового обустройства, возможной реконструкции и модернизации пунктов пропуска. Поэтому важным в исследуемой сфере считается определение материально-технических приоритетов в соответствии с новой таможенной концепцией. Бесспорно, строительство и проведение модернизации пунктов пропуска должно учитывать инфраструктуру, которая уже создана в приграничных субъектах РФ, но с учетом новой современной технологии под названием «искусственного разума».

Заслуживают внимания вопросы, связанные с внедрением искусственного интеллекта в работу таможенных органов, при этом одним из проблемных аспектов в условиях полномасштабной цифровизации является статус и роль должностного лица таможенного органа (таможенного офицера). Требуют правового регулирования отношения, связанные с использованием робототехники и искусственного интеллекта, а также определением субъектов и объектов таких правоотношений, ответственности, границ использования, запретов и ограничений.

В связи с этим, справедливой представляется позиция относительно того, что «искусственный интеллект, как и другие технические электронные средства, остаются помощником человека, но не заменой его в полном объеме гносеологических, психологических и дру-

гих особенностей, свойственных только человеку» [1, с. 40]. Поэтому фактический опыт, знания и компетенция должностных лиц таможенных органов должны быть органически встроены в работу искусственного интеллекта, но следует учесть, что какими бы не были совершенными информационные продукты, роль человека остается ведущей.

Справедливо отмечают исследователи, что «использование промышленных роботов в производстве, распространение новых категорий роботизированных устройств, эксперименты с созданием «умных роботов» на основе искусственного интеллекта, стремительная роботизация окружающего мира на основе «интернета вещей» и накопления «больших данных» — все это объективно ставит перед российской правовой системой вызовы, решение которые представляется невозможным без учета множества технических аспектов и фактических особенностей соответствующих отношений» [2, с. 16]. В этой связи требует развития не только система правового регулирования, но и иных видов регулирования. Например, некоторые исследователи активно обсуждают вопросы, связанные с законодательным закреплением возможности и условий применения так называемых «экспериментальных правовых режимов» [3, с. 13].

Следует отметить, что целый ряд направлений по цифровизации таможенной сферы обозначен в Плане мероприятий на период 2021—2024 годов по реализации Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, утвержденном Минфином России и Правительством РФ, но отдельно (например, в виде раздела) вопросы правового регулирования исследуемого направления в указанном плане не освещены.

Следует констатировать, что происходящие процессы внедрения цифровых технологий в таможенную сферу, включая и развитие информационных услуг, являются мировой тенденцией в условиях глобализации. Одной из приоритетных задач правового обеспечения информационной безопасности, включая безусловно и сферу таможенного дела, является развитие внедрения современных систем идентификации, включая нейросети, технологии распознавания лиц, для обеспечения экономической и национальной безопасности страны. Что касается правовых режимов цифровых технологий, применяемых в таможенной сфере, то существенное значение при их формировании

занимают пилотные проекты (например, организация ускоренных перевозок на маршруте Азия—Европа, обмен логистической информацией через блокчейн-платформу, электронная очередь и другие), такая апробация позволит выявить угрозы и вызовы, включая решение проблем трансформации правовой системы несмотря на происходящие синергетические процессы.

Вышесказанное объективно доказывает, что широкий спектр угроз информационной безопасности в современных условиях требует развития интеграционного сотрудничества в таможенной сфере для противодействия глобальным вызовам цифровой трансформации и обеспечения качественного и устойчивого экономического роста государств в целях ускоренного перехода экономик на новый технологический уклад, формирования новых индустрий и рынков, развития трудовых ресурсов, синхронизации цифровых трансформаций. В данном контексте речь идет уже не только о применении информационно-коммуникационных технологий в таможенной сфере, а предполагается использование новых бизнес-процессов, цифровых моделей.

Обращаясь к положениям стратегического документа крупнейшего интеграционного объединения — ЕАЭС, констатируем «государства — члены ЕАЭС в своих стратегиях и программах развития экономик активно решают ряд задач по выработке ответа вызовам цифровой трансформации экономики». Однако, интеграционный фактор обеспечения дополнительной устойчивости и возможностей для масштабирования экономик государств-членов в ответ на глобальные вызовы цифровой трансформации задействован не в достаточной степени. Как следствие, проблема отсутствия согласованной цифровой политики государств-участников Союза, в том числе и в таможенной сфере, может стать препятствием для достижения синергетических эффектов в развитии цифровой экономики государств-членов и цифрового пространства доверия Союза.

В связи с тем, что механизм обеспечения информационной безопасности таможенной сферы в настоящее время является одним из актуальных направлений деятельности органов исполнительной власти в Российской Федерации, в частности ФТС России, полагаем, что для повышения эффективности обеспечения безопасности таможенной сферы необходимо совершенствование правового регулирования

административных процедур, определяющих деятельность субъектов таможенных правоотношений.

Таким образом, представляется, что правовое обеспечение информационной безопасности таможенной сферы в условиях цифровой трансформации безусловно требует своего совершенствования и развития.

**Литература**

1. Духно, Н. А. Юриспруденция и искусственный интеллект // Материалы Второго Международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева. — Москва : Изд-во Юридического института МИИТ, 2020.

2. Незнамов, А. В. Вопросы развития законодательства о робототехнике в России и в мире / А. В. Незнамов, В. Б. Наумов // Юридические исследования. — 2017. — № 8. — С. 14—25.

3. Полякова, Т.. А. Цифровые инновации и проблемы развития механизма правового регулирования в России / Т. А. Полякова, А. В. Минбалеев // Информационное право. — 2019. — № 4. — С. 12—15.

**Торшин Антон Алексеевич,**
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта

## Вопросы возникновения обязательств вследствие причинения вреда беспилотными автомобилями

*Аннотация*. В настоящей статье авторы анализируют особенности беспилотных автомобилей как средства причинения вреда в контексте деликтных обязательств. Быстрое совершенствование технологий беспилотного вождения ставит целый ряд правовых проблем перед российским деликтным правом. Между тем, в отечественной доктрине данной теме не уделяется значительного внимания. Отсутствие разработанных теоретических подходов к учету особенностей беспилотных автомобилей не способствует созданию правовой определенности, которая является необходимой для полноценного развития индустрии в России. В статье авторы (1) вводят критерии для разграничения беспилотных автомобилей от автомобилей, обладающих меньшим уровнем автоматизации, а также (2) исследуют отличия беспилотных автомобилей, имеющие значение в контексте гражданско-правовой ответственности за причинение вреда. В качестве критерия, позволяющего выде-

лить беспилотные автомобили в самостоятельную категорию, в статье выделяется качественная характеристика системы автоматического вождения, которой оснащен такой автомобиль. С тем, чтобы автомобиль мог быть отнесен к беспилотным, его система автоматического вождения должна быть способна самостоятельно выполнять все задачи по управлению автомобилем (в определенных или любых условиях штатной эксплуатации). Вместе с тем, автор приходит к выводу о том, что беспилотный автомобиль является особым средством причинения вреда. В качестве ключевых отличий беспилотного автомобиля от «низкоавтоматизированного» для этих целей можно выделить (1) способность принимать решения вместо водителя в сложной дорожной обстановке и (2) отсутствие полной объяснимости и предсказуемости таких решений с точки зрения разработчика системы автоматизированного вождения.

*Ключевые слова:* беспилотный автомобиль, высокоавтоматизированное транспортное средство, полностью автоматизированное транспортное средство, причинение вреда, гражданско-правовая ответственность, деликтная ответственность.

**Torshin Anton Alekseevich,**
Post-graduate student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Issues of obligations arising as a result of harm caused by self-driving cars

*Abstract*. The authors analyze the features of self-driving cars as a means of causing harm in the context of tort obligations. The authors introduce criteria for distinguishing self-driving cars from cars with a lower level of automation, and also investigate the differences between self-driving cars. The key differences between an unmanned vehicle and a “low-automated” car for these purposes are (1) the ability to make decisions instead of the driver in difficult road conditions and (2) the lack of complete explainability and predictability of such decisions from the point of view of the developer of the automated driving system.

*Keywords*: unmanned vehicle, highly automated vehicle, fully automated vehicle, harm, civil liability, tort liability.

В настоящее время происходит формирование цифрового транспорта как особого вида транспорта, основанного на разработке и внедрении современных цифровых технологий. Беспилотный транс-

порт как один из видов транспорта «цифрового» все активнее проникает в повседневную жизнь. С 1 декабря 2018 г. в Москве и Татарстане проводится эксперимент по тестированию высокоавтоматизированных автомобилей на дорогах общего пользования. А с 1 марта 2020 г. количество регионов, участвующих в эксперименте, было увеличено до тринадцати (постановление Правительства от 22 февраля 2020 г. № 200).

Наиболее частой причиной ДТП, происходящих на российских дорогах, выступает человеческий фактор. Так, С. Н. Артамонова замечает, что среди основных факторов, определяющих причины высокого уровня аварийности на территории РФ, выделяется «низкое качество подготовки водителей транспортных средств, <…> невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами» [1, с. 206].

Исследователи прогнозируют, что с развитием технологий беспилотные автомобили будут вызывать меньше дорожно-транспортных происшествий, чем «низкоавтоматизированные» автомобили [11, с. 1]. Указанное повышение уровня безопасности будет достигаться за счет минимизации или исключения человеческого фактора при управлении автомобилем. Вместе с тем, можно с уверенностью сказать, что, несмотря на ожидаемое повышение уровня безопасности, в обозримом будущем ДТП с участием беспилотных автомобилей, тем не менее, будут возникать.

В свете этого особую актуальность приобретают проблемы деликтной ответственности за вред, причиненный беспилотными автомобилями. Согласно заявлениям представителей индустрии, правовая неопределенность, существующая в данной сфере, негативно сказывается на развитии технологии [http://sk.ru/news/b/articles/archive/2019/07/23/v-skolkovo-obsudili-zakonodatelnye-barery-na-puti-bespilotnyh-mashin.aspx].

В России тематика гражданско-правовой ответственности за причинение вреда беспилотными автомобилями остается слабо исследованной. Указанным проблемам посвящено лишь небольшое количество публикаций, затрагивающих отдельные аспекты ответственности. При этом специфика беспилотных автомобилей как особого средства причинения вреда остается неучтенной в действующих нормах деликтного права.

Отсутствие теоретической разработки темы ответственности за причинение вреда беспилотными автомобилями может привести к возникновению проблем в правоприменительной практике уже в скором будущем. Как верно отмечает Н. А. Духно, «при внедрении в транспортную практику новых технологий, искусственного интеллекта» <…> «возникают трудности, осложняющие формирование транспортных отношений» [3, с. 164].В свете этого требуется доктринальная проработка вопросов гражданско-правовой ответственности за причинение вреда беспилотными автомобилями.

Цель данной статьи — дать общую характеристику беспилотным автомобилям в контексте обязательств вследствие причинения вреда. Для достижения данной цели представляется необходимым, прежде всего:

(1) отграничить беспилотные автомобили от автомобилей, обладающих меньшим уровнем автоматизации вождения. Это позволить четче очертить предмет исследования (этому посвящена часть II статьи); и

(2) выделить особенности беспилотных автомобилей как средства причинения вреда (рассмотрены в части III).

**I. «Беспилотный автомобиль» и «низкоавтоматизированный» автомобиль: критерии разграничения. Высоко— и полностью автоматизированные автомобили**

Представляется, что к качественным отличиям беспилотных автомобилей, прежде всего, следует отнести наличие у таких автомобилей систем автоматического вождения, способных самостоятельно управлять автомобилем в определенных или во всех средах штатной эксплуатации. Именно данная способность является особенно важной для целей ответственности.

С появлением «продвинутых» систем автоматического вождения в структуре основных причин возникновения вреда происходят изменения. Человеческий фактор, который включает управление автомобилем с нарушением ПДД, ненадлежащую эксплуатацию и проч., со временем может отойти на второй план. Тогда как роль сбоев в работе оборудования и программного обеспечения автомобиля может существенно повыситься. Ошибки, заложенные в логику алгоритмов системы автоматического вождения, некорректная работа лидаров, сенсоров, камер и иного оборудования, необходимого для функцио-

нирования систем автоматического вождения, недостатки информационной безопасности таких систем — все эти факторы приобретают ключевое значение в контексте ответственности за причинение вреда беспилотными автомобилями. При этом немаловажным будет заметить, что данные обстоятельства в большей степени находятся под контролем производителя, а не владельца автомобиля.

Вместе с тем, представляется, что для целей деликтной ответственности также имеет значение классификация беспилотных автомобилей по степени автоматизации вождения. По данному признаку беспилотные автомобили можно разделить на две категории — высокоавтоматизированные и полностью автоматизированные.

Для этих целей воспользуемся одной из наиболее классификаций, разработанных Обществом автомобильных инженеров (*Society of Automotive Engineers, SAE*). Следует отметить, что для указанных целей данная классификация широко используется как в России, так и за рубежом [7, с. 11—12; 8, с. 120—121].

К высокоавтоматизированным для целей данной статьи будут отнесены автомобили, оснащенные системой автоматизированного вождения, которая может самостоятельно управлять автомобилем только в определенных средах штатной эксплуатации. При этом в рамках такой эксплуатации система может требовать (третий уровень автоматизации вождения по классификации *SAE*) или не требовать (четвертый уровень) контроля со стороны водителя. В отличие от высокоавтоматизированных автомобилей, система автоматического вождения полностью автоматизированных автомобилей может выполнять все задачи по управлению транспортным средством во всех средах штатной эксплуатации и при этом не требует контроля со стороны водителя (он становится пассажиром и лишь задает начальную и конечную точки маршрута).

## II. Особенности беспилотного автомобиля как средства причинения вреда

Определив терминологический аппарат, перейдем к рассмотрению характеристики беспилотного автомобиля как средства причинения вреда. При этом основное внимание уделим именно тем характеристикам, которые могут порождать отличия в разрезе деликтной ответственности.

Следует отметить, что несмотря на повышение уровня автоматизации вождения, беспилотные автомобили продолжают являться ав-

томобилями. В этой связи им остаются присущими ключевые свойства автомобилей как транспортных средств. Прежде всего, речь идет о характеристике автомобиля как технически сложного товара и источника повышенной опасности. Между тем, применительно к данным характеристикам у беспилотных автомобилей могут обнаруживаться существенные отличия, играющие роль при определении лиц, ответственных за причинение вреда, причинно-следственной связи и иных условий применения гражданско-правовой ответственности, а также оснований для освобождения от нее.

**A. Беспилотный автомобиль как технически сложный товар, обладающий возможностью самостоятельного принятия решений и способностью к обучению**

Программное обеспечение является составной частью любого современного автомобиля. Тем не менее, автоматические системы вождения, которыми оснащаются беспилотные автомобили являются особенным программным обеспечением, работа которого также зависит от специального оборудования, устанавливаемого в такие автомобили (лидары, камеры, датчики и т.д.).

Указанное программное обеспечение обладает определенными особенностями, имеющими значение для целей определения гражданско-правовой ответственности. В первую очередь, в качестве таких особенностей следует выделить (1) способность самостоятельного принятия решений в сложной дорожной обстановке и (2) неполную предсказуемость решений, принимаемых системой автоматического вождения.

*Самостоятельное принятие решений системой автоматического вождения.* Системы автоматического вождения могут самостоятельно «воспринимать» дорожную обстановку, анализировать ее и принимать решения в рамках управления автомобилем на основании такого анализа. Указанные возможности системы автоматического вождения порождают некоторые изменения, которые нужно учитывать при определении гражданско-правовой ответственности за причинение вреда беспилотным автомобилем. В первую очередь, данная особенность имеет значение при определении вины водителя.

Так, в тех случаях, когда вред был причинен в момент управления автомобилем автоматической системой вождения, для установления вины водителя становится необходимым оценить, управляла ли си-

стема автоматического вождения автомобилем в пределах среды своей штатной эксплуатации, была ли у водителя обязанность вмешаться в управление автомобилем и вправе ли был водитель передавать управление автоматической системе вождения с учетом дорожной обстановки. Значимость установления этих и иных обстоятельств существенно повышается с увеличением автономности автомобилей.

*Неполная предсказуемость решений, принимаемых системой автоматического вождения.* В основе алгоритмов искусственного интеллекта, которые необходимы для работы беспилотных автомобилей, лежат механизмы самообучения. Программное обеспечение системы автоматического вождения может «обучаться» и после введения в эксплуатацию на основании данных, собираемых в процессе ее использования. Таким образом, указанное программное обеспечение может видоизменяться в течение жизни автомобиля, что, естественным образом, оказывает влияние на принимаемые таким программным обеспечением решения.

Данное свойство беспилотного автомобиля особенно актуально в свете гражданско-правовой ответственности производителя автомобиля. Поскольку сценарии принятия решений системой автоматического вождения не предопределены заранее, возникает важный вопрос о наличии причинно-следственной связи между действиями производителя и причинением вреда. Представляется, что в определенных ситуациях, если будет доказано, что причинение вреда произошло из-за изменений, связанных с обучением программного обеспечения системы автоматического вождения, суд может прийти к выводу об отсутствии указанной причинно-следственной связи.

**B. Беспилотный автомобиль как источник повышенной опасности**

Вопрос о том, является ли беспилотный автомобиль источником повышенной опасности, в российской литературе рассматривался только поверхностно [5, с. 53]. При этом он получил более глубокую оценку в немецких источниках в рамках процесса подготовки реформы немецкого законодательства по созданию нормативных условий для массового внедрения высокоавтоматизированных автомобилей [9, с. 203]. С учетом того, что понимание термина «источник повышенной опасности» является исторически схожим в России и в Германии, обращение к сравнительно-правовому анализу в данном случае представляется уместным.

И российские, и немецкие источники, в целом, сходятся во мнении, что автомобиль, находящийся в движении, остается источником повышенной опасности вне зависимости от степени его автономности [5, с. 53; 10, с. 32]. Данная позиция представляется абсолютно разумной, поскольку повышенный риск причинения вреда, который подразумевает эксплуатация автомобиля, не исчезает при оснащении автомобиля системой автоматического вождения [https://www.heise.de/tp/features/Rechtliche-Huerden-auf-dem-Weg-zu-autonomen-Fahrzeugen-3364605.html?seite=all].

Вместе с тем, представляется чрезвычайно оптимистичным встречный аргумент о том, что системы автоматического вождения обеспечивают существенное повышение уровня безопасности автомобиля, что позволяет не считать беспилотные автомобили источниками повышенной опасности. Так, даже при 10- или 100-кратном уменьшении ДТП, которое может произойти с массовым внедрением беспилотных автомобилей, количество несчастных случаев, тем не менее, будет оставаться очень значительным [https://stat.gibdd.ru]. В этой связи, по крайней мере на текущем этапе развития технологии, представляется не вполне обоснованным говорить об исключении повышенного риска причинения вреда, который связан с эксплуатацией беспилотного автомобиля.

В дополнение следует заметить, что беспилотный автомобиль не утрачивает характеристик, традиционно выделяемых в качестве основания для квалификации в качестве источника повышенной опасности. Прежде всего, речь идет о наличии большого запаса кинетической энергии в момент движения и невозможности мгновенного торможения [4, с. 46]. С учетом наличия таких свойств риск причинения вреда остается повышенным. В свете этого, беспилотный автомобиль, находящийся в движение, следует признавать источником повышенной опасности.

**C. Владелец беспилотного автомобиля как владелец источника повышенной опасности**

Отдельными исследователями выдвигается спорный тезис о том, что владелец полностью автоматизированного беспилотного автомобиля не является владельцем источника повышенной опасности [5, с. 53]. Указанный тезис обосновывается тем, что владелец такого автомобиля изначально не обладает полным контролем за его управлением.

Однако указанная позиция не представляется вполне обоснованной. Текущая судебная практика исходит из того, что владельцем источника повышенной опасности признается лицо, имеющее возможность использования [4, с. 133—135] и соответствующее правовое основание для использования источника повышенной опасности (п. 19 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1). При этом ограниченный контроль за управлением автомобиля вовсе не означает невозможность его использования.

Так, например, владелец полностью автоматизированного автомобиля, как минимум, имеет возможность указать конечную точку маршрута, по которому отправится автомобиль, изменять ее в процессе поездки. Указанные действия представляют собой использование автомобиля.

Помимо этого, говорить об отсутствии контроля за автомобилем представляется не вполне корректным и с технической точки зрения. На сегодняшний день производители развивают свои продукты в рамках парадигмы беспилотного вождения как опции [10, с. 12]. Данная парадигма подразумевает, что водитель имеет возможность принять управление автомобилем на себя. В рамках этой парадигмы тезис об отсутствии контроля за автомобилем утрачивает актуальность.

Однако и в тех автомобилях, которые будут предусматривать управление системой автоматического вождения в качестве единственной опции, у владельца автомобиля будет возможность контроля за маршрутом следования. Как минимум, он сможет отдавать команды системе автоматического вождения касательно относительно конечных его точек, в том числе по ходу поездки.

В этой связи с первого взгляда очевидный тезис о том, что владелец беспилотного автомобиля является владельцем источника повышенной опасности, проходит проверку и на более глубоком уровне. Подходы, выработанные в литературе и судебной практике для определения владельца источника повышенной опасности применительно к «низкоавтоматизированным» автомобилям, применимы и по отношению к беспилотным автомобилям.

**D. Система автоматического вождения беспилотного автомобиля — часть автомобиля как единого источника повышенной опасности**

Т. А. Бубновской высказывалось мнение о том, что система автоматического вождения беспилотного автомобиля может быть выде-

лена в качестве отдельного источника повышенной опасности наравне с самим автомобилем [2, с. 7]. В обоснование данной позиции выдвигается тезис о том, что программное обеспечение беспилотного автомобиля представляет собой «особый продукт», несущий повышенный риск причинения вреда окружающим [2, с. 7].

Указанная позиция представляется не вполне обоснованной, поскольку система автоматического вождения является неотъемлемой частью автомобиля как сложного технического товара и источника повышенной опасности. При использовании беспилотного автомобиля может использоваться система автоматического вождения, однако логически невозможной является ситуация, при которой используется система автоматического вождения, но не используется автомобиль. В этой связи выделение ее в качестве отдельного источника повышенной опасности лишено теоретического и практического смысла.

Таким образом, по итогам проведенного анализа беспилотные автомобили в контексте обязательств вследствие причинения вреда могут быть охарактеризованы следующим образом.

С одной стороны, они являются особым средством причинения вреда, которое отличит способность принимать решения вместо водителя в сложной дорожной обстановке и (2) отсутствие полной объяснимости и предсказуемости таких решений с точки зрения разработчика системы автоматизированного вождения. Указанные характеристики являются особенностями беспилотных автомобилей по сравнению с привычными «низкоавтоматизированными» автомобилями как средствами причинения вреда.

С другой стороны, беспилотные автомобили остаются автомобилями. В этой связи для них остаются характерными свойства, присущие «низкоавтоматизированным» автомобилям, в том числе квалификация в качестве источника повышенной опасности и технически сложного товара. Классический подход, в соответствии с которым владелец автомобиля является владельцем источника повышенной опасности продолжает являться верным и применительно к беспилотным автомобилям. При этом система автоматического вождения, являющаяся частью беспилотного автомобиля, не составляет отдельного источника повышенной опасности.

**Литература**

1. Артамонова, С. Н. Формирование правовых основ обеспечения безопасности автомобильного транспорта в России // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1 (25). — С. 201—208.
2. Бубновская, Т. А. Гражданско-правовая ответственность при использовании «беспилотных» автомобилей // Транспортное право. — 2019. — № 3.
3. Духно, Н. А. Школа транспортного права // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4(32). — С. 159—166.
4. Красавчиков, О. А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. — Москва : Юрид. лит., 1966.
5. Ли, Ч. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами / Ч. Ли, М.. Сунгу // Закон. — 2020. — № 3. — С. 49—56.
6. Соломин, С. К. Понятие владельца источника повышенной опасности / С. К. Соломин, Н. Г. Соломина // Закон. — 2015. — № 10.
7. Чучаев, А. И. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортом: состояние и перспективы / А. И. Чучаев, С. В Маликов. // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 6 (103). — С. 117—124.
8. Automated Vehicles: A joint preliminary consultation paper by the Law Commission and the Scottish Law Commision.
9. Hammel T. Haftung und VersicherungbeiPersonenkraftwagenmitFahrerassistenzsystemen. Versicherungsrecht, 2016.
10. Hey T. Die außervertragliche Haftung des Herstellers autonomer Fahrzeuge bei Unfällen im Straßenverkehr. Springer Gabler, 2018. Morando M.M., Tian Q., Truong L.T., Vu H.L. Studying the Safety Impact of Autonomous Vehicles Using Simulation-Based Surrogate Safety Measures. // Journal of Advanced Transportation. Vol. 2018. Article ID 6135183.

**Бокань Василий Александрович,**
аспирант кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта

## Актуальные проблемы правового режима земель, предназначенных для размещения автомобильных дорог

*Аннотация*. Существование проблем, связанных с изъятием земельных участков и имущества, находящегося на них, для государственных нужд не

вызывают сомнений. Однако особенно много противоречивых и нерешенных вопросов возникает при реализации проектов по строительству (реконструкции) автомобильных дорог с учетом специфики таких объектов. При этом одной из насущных проблем являются сроки изъятия. В статье представлены некоторые очевидные случаи, свидетельствующие о затягивании сроков реализации процедуры изъятия земельных участков, по результатам детального рассмотрения которых, а также анализа причин их возникновения сделаны выводы о необходимости разработки соответствующих предложений в целях совершенствования законодательства Российской Федерации, регулирующего процедуру изъятия.

*Ключевые слова:* изъятие для государственных нужд, строительство автомобильных дорог, территория строительства, решение суда, компенсация.

**Vasily A. Bokan**,
graduate student of the department «Administrative Law, Environmental Law, Information Law» of the Law Institute of the Russian University of Transport

## Actual problems of the legal regime of the lands intended for placement of highways

*Abstract*. The existence of problems related to the seizure of land plots and property located on them for state needs is not in doubt. However, especially many controversial and unresolved issues arise when implementing projects for the construction (reconstruction) of highways, taking into account the specifics of such objects. At the same time, one of the pressing problems is the timing of withdrawal. The article presents some obvious cases that indicate a delay in the implementation of the procedure for the seizure of land plots, based on the results of a detailed review of which, as well as an analysis of the causes of their occurrence, conclusions are drawn about the need to develop appropriate proposals in order to improve the legislation of the Russian Federation regulating the procedure of seizure.

*Keywords:* withdrawal for state needs, construction of highways, construction territory, court decision, compensation.

Урегулированные Земельным кодексом Российской Федерации правоотношения не в полной мере устраняют имеющиеся недостатки правового механизма изъятия земель и находящегося на них имущества для государственных или муниципальных нужд.

Ряд проблемных (спорных) вопросов, связанных с механизмом изъятия земельных участков для государственных или муниципальных нужд, очень хорошо просматривается при реализации работ по подготовке территории строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения.

В связи с тем, что автомобильные дороги федерального значения являются линейными объектами, с учетом их социальной и стратегической значимости наиболее наглядно можно проследить возникновение типовых правовых коллизий и неурегулированность многих вопросов при реализации землеустроительных работ в отношении объектов транспорта.

Так, в рамках строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения (далее — Объекты) организации − заказчики сталкиваются с проблемами по изъятию в судебном порядке земельных участков для государственных нужд, в том числе в связи с длительным рассмотрением арбитражными судами, судами общей юрисдикции соответствующих судебных дел.

Основная причина, по которой приходится обращаться за решением вопросов изъятия в суд, это нежелание правообладателей земельных участков и иного имущества подписывать в добровольном порядке соответствующее соглашение об изъятии земельных участков. В большинстве случаев их несогласие связано с недостаточным, по их мнению, размером компенсации. Следует отметить, что расчет размера компенсации осуществляется на этапе подготовки проекта соглашения об изъятии и определяется независимым оценщиком в соответствии с правилами и методиками (ст. 56.7 Земельного кодекса РФ). Вместе с тем правообладатели зачастую формируют свои представления о размере выкупной цены (компенсации) абсолютно субъективно, без учета категории и вида разрешенного использования изымаемого земельного участка, без учета его реальной рыночной стоимости, ориентируясь лишь на свои потребности (желания). Правообладатели земельных участков и находящихся на них объектов недвижимости уверены, что лицо, реализующее мероприятия по изъятию, по сути лишено какого-либо выбора альтернативных вариантов (процедура проходит в рамках подготовки территории строительства и основанием для изъятия служит утвержденная документация по планировке территории) и будет вынуждено принять любые условия

по изъятию имущества, указанного в документации по планировке территории.

Учитывая, что компенсационные выплаты перечисляются из соответствующего бюджета (при строительстве и реконструкции автомобильных федерального значения — из бюджета Российской Федерации) и ограничены их совокупным размером, предусмотренным (указанным) в соответствующем разделе проектной документации на строительство (реконструкцию) Объектов, получившей положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России», организация, реализующая мероприятия по изъятию земельных участков и находящегося на них имущества, вынуждена обращаться в суд с исковыми заявлениями о принудительном изъятии.

Вместе с тем, руководствуясь правовой позицией Верховного Суда Российской Федерации, выраженной в Обзоре судебной практики по делам, связанным с изъятием для государственных или муниципальных нужд земельных участков в целях размещения объектов транспорта[1], суды, при наличии спора о размере компенсации, с целью определения размера рыночной стоимости земельного участка на момент рассмотрения спора назначают судебные оценочные экспертизы.

В свою очередь данная процедура зачастую порождает многократное отложение на продолжительный период судебных заседаний, влечет за собой длительную процедуру выбора и назначения судебных экспертов.

Кроме того, имеет место неоднократное назначение судебных оценочных экспертиз.

Также следует отметить, что выводы о размере компенсационных выплат у разных экспертов могут существенно отличаться (в десять и более раз) в связи с применением объектов-аналогов из различных ценовых сегментов, различным порядком расчета убытков, причиняемых изъятием земельных участков для государственных нужд, по причине отсутствия четкого правового регулирования порядка их расчета.

[1] Обзор судебной практики по делам, связанным с изъятием для государственных или муниципальных нужд земельных участков в целях размещения объектов транспорта утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 10 декабря 2015 г.

По указанным причинам некоторые гражданские дела рассматриваются судами первой инстанции более года.

Необходимо отметить, что при реализации мероприятий по подготовке XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 г. в г. Сочи применялись следующие правовые механизмы, обеспечивающие баланс государственных и частных интересов при определении размера компенсации, в случае изъятия земельных участков для государственных нужд:

— аккредитация оценочных организаций, уполномоченных на проведение оценки земельных участков и иного находящегося на них имущества для государственных нужд;

— разработка и утверждение методических рекомендаций расчета рыночной стоимости и убытков при изъятии объектов недвижимости для государственных нужд, разработка и утверждение ценового зонирования применительно к районам, где реализуются мероприятия по изъятию земельных участков для государственных нужд;

— при рассмотрении судами дел об изъятии земельных участков и находящегося на них имущества, в случае возникновении спора о размере компенсации, требования об определении размера компенсации выделялись в отдельное производство, в то время как решения судов об изъятии земельных участков выносились сразу и обращались к немедленному исполнению.

Применяя такую практику, суды имели возможность выносить решения об изъятии земельных участков для государственных нужд, а организации, реализующие мероприятия по изъятию предоставлять земельные участки под строительство в сроки от одного до четырех месяцев с даты подачи искового заявления[1].

В настоящее время такие правовые механизмы либо утрачены в связи с фактическим прекращением действия соответствующих нормативных правовых актов, либо не применяются в связи с изменением судебной практики — как в случае разделения требований об изъятии и об определении размера возмещения за изымаемый земельный участок.

[1] Решения Арбитражного суда Краснодарского края от 8 апреля 2013 г. по делу № А32-2022/2013, от 12 июля 2013 г. по делу № А32-11137/2013, от 7 февраля 2011 г. по делу № А32-28481/2010.

Так, ходатайства о разделении соответствующих требований арбитражные суды Северо-Кавказского региона больше не удовлетворяют, а уже вынесенные решения судов об изъятии и выделении требований об определении размера компенсации в отдельное производство вышестоящие суды отменяют[1], ссылаясь на ч. 3 ст. 35 Конституции РФ, а также п. 6 ст. 279 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Кроме вышесказанного, зачатую правообладатели уклоняются от получения выкупной стоимости и после вынесения судебного акта об изъятии. При этом с учетом положений ст. 242.1 Бюджетного кодекса Российской Федерации компенсационные выплаты могут быть перечислены органом федерального казначейства правообладателю изымаемого земельного участка исключительно в случае предъявления им исполнительного листа, решения суда и соответствующего заявления, то есть при наличии волеизъявления правообладателя на получение компенсации. Таким образом, злоупотребляя своими правами, отдельные правообладатели изымаемых для государственных нужд земельных участков могут непосредственно влиять на сроки подготовки территории строительства (реконструкции) Объектов, что приводит к изменению запланированных сроков по реализации строительных работ, а также возникновению рисков несоблюдения установленных сроков ввода Объектов в эксплуатацию.

В свою очередь, в соответствии с ч. 3 ст. 55 Конституции РФ, права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства.

Именно в интересах граждан Российской Федерации, а также в целях экономического развития страны, обеспечения его обороны и безопасности строятся (реконструируются) автомобильные дороги общего пользования федерального значения.

Учитывая изложенное, представляется целесообразным внести изменения в законодательство РФ, регулирующее вопросы изъятия земельных участков для государственных нужд, в том числе преду-

[1] Решение Арбитражного суда Краснодарского края от 19 ноября 2018 г. по делу № А32-34210/2018, от 19 июня 2020 г. по делу № А32-4014/2020.

сматривающие унификацию процедур по изъятию (что исключит необходимость в принятии нормативных правовых актов, дополнительно регулирующих вопросы изъятия), а также прямо предусматривающие возможность:

— вынесения судами определений о выделении требований об установлении размера компенсации в отдельное производство и обязании организации, осуществляющей реализацию мероприятий по изъятию имущества для государственных нужд, перечисления компенсационных выплат, предусмотренных проектом соглашения об изъятии, на банковский счет правообладателя или в депозит нотариуса;

— перечисления компенсационных выплат организациями, реализующими мероприятия по изъятию недвижимого имущества для государственных нужд, на основании соответствующего решения суда об изъятии, определения суда о выделении требований о размере компенсационных выплат по такому делу в отдельное производство, а также на основании решения нотариуса об открытии депозита;

— открытия нотариусами депозитов по заявлению организаций, реализующих мероприятия по изъятию недвижимого имущества для государственных нужд, на основании соответствующих судебных актов.

Принятие указанных изменений приведет к сокращению сроков изъятия земельных участков, в случае если решение о таком изъятии будет приниматься судом.

**Бушев Александр Валерьевич,**
аспирант кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта

## Первичность экологических правонарушений на воздушном транспорте в рамках административного законодательства

*Аннотация*. Экологическая безопасность на воздушном транспорте, как важный элемент общей экологической безопасности на транспорте, и в

стране, в целом, в рамках административного законодательства должна учитывать важный фактор безопасности воздушного транспорта, экономического состояния отрасли, дополнять их и эффективно регулироваться.

*Ключевые слова:* Воздушный транспорт, безопасность полетов, экологическая безопасность, административное законодательство.

**Alexander V. Bushev**,
graduate student of the department «Administrative Law, Environmental Law, Information Law» of the Law Institute of the Russian University of Transport

## The primacy of environmental offenses in air transport within the framework of administrative legislation

*Abstract*. Environmental safety in aviation, as an important element of the overall environmental safety in transport and in the State, in general, within the framework of administrative legislation, should take into account the important factor of air transport safety, the economic state of the industry, complement them and effectively regulate them.

*Keywords:* Aviation, flight safety, environmental safety, administrative legislation.

Определение первичности и значимости безопасности полетов, осуществления авиационной деятельности, которая регламентируется отраслевыми нормативными правовыми актами, в первую очередь Воздушным кодексом Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ Воздушный кодекс РФ регулирует деятельность всей авиационной сферы. При этом изучая другие источники, можно заключить, что системный подход в данной сфере просматривается едва ли и требует приведения его в актуальное состояние согласно разным источникам права.

Так как безопасность полетов, как главная характеристика осуществления деятельности воздушного транспорта с точки зрения последствий на прямую связана с возможным нанесением вреда жизни и здоровья человека, что в свою очередь, резонирует с самым важным правом, правом на жизнь, закрепленным в Конституции РФ (ст 20), можно допустить что в случае неблагоприятного события, угрожающему в равной степени жизни человека, и при этом нанесения вреда

окружающей среде однозначное превентивное действие будет направлено на сохранение жизни первого, в ущерб экологического состояния окружающей среды. Другими словами, при осуществление авиационной деятельности здоровье и жизнь человека (пассажиров, экипажей воздушных судов, обслуживающего персонала) носит главенствующее значение над возможным риском причинения вреда окружающей среды.

Также стоит отметить, что для воздушной отрасли в настоящем ее состояние с учетом замедления развития, а также возможной стагнации в ближайшие годы, вызванной пандемией COVID-19, на первые роли выходит значимость экономического состояния отрасли отдельно и всего государства в целом. Это значит, что коммерческие интересы отрасли, направленные на оптимизацию затрат, сокращение издержек, в том числе могут быть связаны с оптимизацией затрат на соответствие экологическим нормам и правилам. Возможно также сокращение финансирования научно-технических изысканий, направленных на сокращения влияния авиатранспорта на окружающую среду. Разработку новых более экологичных двигателей и элементов планера воздушного судна, инвестирования в более современные средства очистки местных вод в районах авиационных предприятий и так далее. Не стоит забывать, что экономический фактор всегда являлся серьезным антагонистом, и не только в авиационной сфере. Серьезное лобби на правительственных и международных уровнях, до недавнего времени практически не уделяло внимания экологическому состоянию окружающей среду, не учитывало влияние деятельности человека, которое было подчинено основному принципу извлечения максимальной прибыли. В том числе поэтому действующее законодательство в рамках Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях лояльно трактует те или иные правонарушения в области экологической безопасности.

Согласно ст. 3.3 КоАП РФ за совершение административных правонарушений могут устанавливаться и применяться следующие административные наказания

1) предупреждение;
2) административный штраф;
3) возмездное изъятие орудия совершения или предмета административного правонарушения;

4) конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения;

5) лишение специального права, предоставленного физическому лицу (например, права эксплуатации транспортного средства, права охоты и т.д.);

6) административный арест;

7) административное выдворение за пределы Российской Федерации иностранных граждан или лица без гражданства;

8) дисквалификация;

9) административное приостановление деятельности.

При совершение экологического правонарушения самой распространенной мерой наказания при привлечении к административной ответственности является взимание административного штрафа с правонарушителя. Штраф, сам по себе, хоть и несет материальный характер очевидно является мерой наказания, а не возмещения вреда. Т. е. данные средства идут в бюджеты, на специальные счета экологических организаций, но не на возмещение ущерба потерпевшему. В этом в том числе проявляется достаточно лояльное и незначительное для правонарушителя наказание, выраженное в денежном штрафе.

А с учетом того, что в КоАП РФ появилась возможность привлечения к административной ответственности юридических лиц, у которых риск масштаба нанесения экологического вреда несоизмеримо выше, чем у физических лиц, пересмотр размеров штрафов в сторону их увеличения представляется необходимым.

Помимо административных штрафов, в отношении юридического лица могут применяться наказания, перечисленные в п. 1, 3, 4, 9.

Также в соответствии с ч. 1 ст. 77 Федерального закона «Об охране окружающей среды» юридические и физические лица, причинившие вред окружающей среде в результате ее загрязнения, истощения, порчи, уничтожения, нерационального использования природных ресурсов, деградации и разрушения естественных экологических систем, природных комплексов и природных ландшафтов, и иного нарушения законодательства в области охраны окружающей среды, обязаны возместить его в полном объеме в соответствии с законодательством.

Несмотря на существующие методики расчетов его (ущерба) исчисления эффективность его применения остается спорным.

В связи с тем, что объекты природы не имеют стоимости относительно восполнимости характера своего назначения, экологический ущерб в деньгах оценить очень сложно. Условный фактический вред, подтвержденный экспертизами и исследованиями далеко не всегда коррелируется с реальным ущербом, который приносится окружающей среде. Таким образом, экологический вред, который нарушает права общества на благоприятную экологическую среду для обитания остается непокрытым. Именно экологический вред человеку, его здоровью, причинения смерти не оценивается и остается социально непокрытым долгом общества перед ним.

В случае, неоднозначности правоприменения и размытой системы норм и законов, позволяющих допускать разное толкование тех или иных нарушений, в свою очередь, оставляет широкий маневр для ухода от ответственности для неблагонадежных субъектов воздушной отрасли, для которых первичность экологической безопасности выглядит неоднозначна. С учетом важности обеспечения безопасности полетов на всех ее этапах, существует вероятность полного или частичного игнорирования требований экологической безопасности ее субъектами. Вопрос первичности экологических правонарушений, их оценки в рамках административного законодательства должен подкрепляться знанием специфики той или иной отрасли. В данном случае, авиационной. Административное законодательство должно учитывать нюансы и аспекты функционирования субъектов данной отрасли, четко различать причинно-следственную связь экологических правонарушений и максимально привлекать профессиональное сообщество для экспертных заключений. Создание новых независимых органов контроля за экологическим правонарушениями на воздушном транспорте могло бы решить эту задачу.

На сегодняшний день, наблюдается противоречивость и слабая систематизация административного законодательства в области экологических правонарушений как на воздушном транспорте, в частности, так и в других сферах народного хозяйства. Создание подробной и современной экологической политики и ее соответствие административному законодательству в ближайшее время должно стать первостепенной задачей государства. Данное задача определит развитие не только экологической сферы жизни на ближайшие годы, но и самих отраслей народного хозяйства с учетом новых норм, законов и правил экологической безопасности.

**Длугач Леонид Леонидович,**
аспирант кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта

# Актуальные проблемы механизма обеспечения информационной безопасности персональных данных

*Аннотация*. В статье рассматриваются особенности правового режима защиты персональных данных и их соотношение с неприкосновенностью частной жизни. В статье указываются на основные доктринальные положения о соотношении правового режима персональных данных и неприкосновенности частной жизни. Автор обосновывает необходимость внесения изменений в российское законодательство по вопросам разграничения режима персональных данных с неприкосновенностью частной жизни.

*Ключевые слова:* персональные данные, неприкосновенность частной жизни, административно-правовой механизм обеспечения информационной безопасности персональных данных.

**Leonid L. Dlugach**,
graduate student of the department «Administrative Law, Environmental Law, Information Law» of the Law Institute of the Russian University of

# Actual problems of the mechanism of ensuring the information security of personal data

*Abstract*. The article examines the features of the legal regime for the protection of personal data and their relationship with privacy. The article points to the main doctrinal provisions on the relationship between the legal regime of personal data and privacy. The author substantiates the need to amend the Russian legislation on the delimitation of the personal data regime with the inviolability of private life.

*Keywords*: personal data, privacy, administrative and legal mechanism for ensuring information security of personal data.

Анализ состояния действующего законодательства РФ показывает, что тенденция перехода на электронные формы взаимодействия тре-

бует большой комплексной работы по систематизации законодательства и устранению административных барьеров и ограничений законодательства во всей сфере правоотношений.

Персональные данные оказывают значительное влияние на частную жизнь человека. Совокупность персональных данных на современном этапе развития права нуждается в правовой защите.

Административно-правовой механизм обеспечения информационной безопасности персональных данных и стандартизации электронного межведомственного документооборота развивается стремительно. Законодатель не успевает за развитием общественный отношений в этой сфере (в особенности это касается электронного документооборота), что ведет к возникновению проблем в правоприменительной практике.

Персональные данные оказывают значительное влияние на частную жизнь человека. Совокупность персональных данных на современном этапе развития права нуждается в правовой защите [4].

В ч. 1 ст. 23 Конституции РФ провозглашается право каждого на неприкосновенность частной жизни, личной и семейной тайны, защиту своей чести и доброго имени.

Ненарушение частной жизни человека обеспечивается также защитой конституционного права на неприкосновенность жилища (ст. 25 Конституции РФ) и установлением конституционно-правового запрета на сбор, хранение, использование и распространение информации о частной жизни лица без его согласия (пункт 1 статьи 24 Конституции РФ).

В Федеральном законе от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» обозначена основная его цель, которая проявляется в обеспечении защиты прав и свобод человека и гражданина при обработке его персональных данных, в том числе защиты прав на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну.

Как видим, при обозначении цели защиты персональных данных законодатель указал и на защиту неприкосновенности частной жизни. Для настоящего исследования актуальным является вопрос соотношения персональных данных и неприкосновенности частной жизни. Необходимо раскрыть ограничительные черты.

На законодательном уровне отсутствует разграничение рассматриваемых правовых категорий. А. И. Савельев отмечает, что режим

неприкосновенности частной жизни, который регламентирован в рамках ГК РФ и режим защиты персональных данных, обозначенный в Федеральном законе от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ, действуют параллельно [1]. Следует согласиться с точкой зрения В. Д. Рузановой, которая считает необходимым сформулировать единое представление о персональных данных и неприкосновенности частной жизни. Автор настаивает на том, что в ГК РФ и в Федеральном законе от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ должны быть сформулированы отсылки друг к другу по вопросам персональных данных и неприкосновенности частной жизни [2].

В научной литературе присутствуют некоторые интересные точки зрения относительно соотношения персональных данных с неприкосновенностью частной жизни. К примеру, А. И. Савельев считает, что защита персональных данных является отдельным направлением в развитии института неприкосновенности частной жизни [1]. Интерес представляет точка зрения И. А. Михайловой, которая считает, что персональные данные в совокупности могут быть связаны с частной жизни [3]. По отдельности же персональные данные не всегда касаются частной жизни.

Институт защиты персональных данных находится на стыке частноправовых и публично-правовых интересов. Особенность также проявляется в том, что при защите персональных данных могут применяться механизмы из различных отраслей российского права.

По поводу соотношения персональных данных и неприкосновенности частной жизни А. И. Савельев указал, что Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ с одной стороны в полной мере охватывает отношения по защите персональных данных, а с другой стороны затрагивает вопросы неприкосновенности частной жизни лишь частично. С этой точкой зрения мы согласны, так как Закон затрагивает не только частные интересы, но и регулирует вопросы публичной (общедоступной). Имеется и другой аспект. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ раскрывает вопросы защиты тех персональных данных, которые подвергаются обработке. Персональные данные, которые не обработаны способами, перечисленными в Законе, не подвергаются защите в соответствии с этим федеральным законом.

В плане соотношения способов защиты права на неприкосновенность частной жизни и права на защиту персональных данных пред-

ставляет интерес неоднократно анализируемое в литературе апелляционное определение Санкт-Петербургского городского суда от 24 июня 2015 г. №33-10102/2015 по делу № 2-1450/2014. Суд установил, что на получение и предоставление в материалы арбитражного дела сведений о семейном положении заявителя действие Закона №152-ФЗ не распространяется, поскольку получение такой информации не было связано с их обработкой в значении указанного Закона, а явилось результатом исполнения соответствующими лицами своих полномочий. Между тем, по мнению суда, заявитель не лишен возможности защиты своих прав в порядке, установленном гл. 8 ГК РФ. Это означает, что в зависимости от правовой квалификации конкретной ситуации гражданин может выбрать тот или иной способ защиты или их сочетание. При этом охрана частной жизни гражданина может осуществляться в том числе и посредством защиты персональных данных. Как верно подчеркивается в доктрине, гражданин может и не иметь возможности защитить свои права в рамках норм ст. 152.1 или 152.2 ГК РФ, однако это не означает, что он лишен такой возможности в рамках Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ, и наоборот.

Таким образом, неприкосновенность частной жизни и персональные данные тесно взаимодействуют друг с другом. На законодательном уровне необходимо согласовать их взаимодействие для эффективного регулирования правоотношений.

**Литература**

1. Савельев, А. И. Научно-практический постатейный комментарий к Федеральному закону «О персональных данных». — Москва : Статут, 2017.

2. Рузанова, В. Д. Проблемы соотношения защиты права на неприкосновенность частной жизни и права на защиту персональных данных // Законы России: опыт, анализ, практика. — 2019. — № 9. — С. 17—22.

3. Михайлова, И. А. Персональные данные и их правовая охрана: некоторые проблемы теории и практики // Законы России: опыт, анализ, практика. — 2017. — № 10. — С. 11—18.

4. Чеботарева, А. А. Реализация и защита прав и свобод в информационном обществе: актуальные проблемы правоприменительной практики// Вестник удмуртского университета. Серия Экономика и право. — 2014. — № 1.

**Зиновьева Вера Викторовна,**
ООО «Азовский морской порт», Юридический департамент,
старший юрисконсульт, аспирант кафедры «Административное
право, экологическое право, информационное право»
Российского университета транспорта

# Проблемы внедрения искусственного интеллекта в государственное управление

*Аннотация*. В статье исследуются проблемы формирования понятийного аппарата в сфере правового обеспечения сферы искусственного интеллекта, рассматриваются проблемы внедрение искусственного интеллекта в государственное управление, обосновывается необходимость правового регулирования в сфере функционирования искусственного интеллекта и формирования новой отрасли права искусственного интеллекта.

*Ключевые слова:* государственное управление, искусственный интеллект, информационное право, цифровые технологии, робоправо, государственный контроль, цифровизация.

**Vera V. Zinovieva,**
LLC Azov Sea Port, Department of Law, Senior Lawyer, Postgraduate

# Problems of introducing artificial intelligence into public administration

*Abstract*. The article studies of the problems of the formation of the conceptual apparatus in the field of legal support of artificial intelligence, considerers the problems of introducing artificial intelligence into public administration, substantiates the need for legal regulation in the field of artificial intelligence and the formation of a new branch of law the law of artificial intelligence.

*Keywords:* government, artificial intelligence, information law, digital technologies, robot law, state control, digitalization.

В настоящее время все сильнее возрастает роль искусственного интеллекта в государственном управлении. В различных административно-управленческой сферах все шире и активнее используется искусственный интеллект. К примеру, фото— и видеофиксация нару-

шений правил дорожного движения, система поддержки принятия императивных решений, сбор мнения граждан, анализ данных и пр.

В научных кругах и средствах массовой информации все чаще обсуждается идея, что в ближайшие несколько десятилетий благодаря развивающемся технологиям робототехники и искусственного интеллекта исчезнет необходимость в управлении человеком транспортом, велика вероятность, что отпадет необходимость в услугах лингвистов, юристов и т.д., поскольку различные вопросы компьютер станет обрабатывать в сотни раз быстрее и точнее. При этом «акцентируется внимание на особенностях складывающегося правового обеспечения ряда направлений научно-технологического развития - правового регулирования искусственного интеллекта, удаленной идентификации и аутентификации личности, Больших данных, технологии дополненной и виртуальной реальности» [1, с. 13].

В своих посланиях Президент РФ также отмечает важность развития искусственного интеллекта и цифровых технологий и указывает на необходимость в кратчайшие сроки создания передовой законодательной базы, снятия всех барьеров для разработки и широкого применения искусственного интеллекта, робототехники, электронной торговли, беспилотного транспорта, технологий обработки большого массива данных. При этом такая нормативная база должна быть гибкой и постоянно обновляться.

На этом основании для содействия в изучении правовых аспектов развития технологий искусственного интеллекта и робототехники Исследовательским центром проблем регулирования робототехники и технологий искусственного интеллекта был создан виртуальный проект «Робоправо» (аналог проекта *Robolaw*).

За время работы Проекта при участии экспертов Робоправа был создан целый ряд первых российских документов в этой сфере.

В том числе:

— Проект закона об умных роботах (Закон «Гришина») (2017);

— Модельная конвенция робототехники и технологий искусственного интеллекта (2018, направлена в ООН);

— проект федерального закона «Об инновационных транспортных средствах» (2018, внесен в Госдуму в 2019 г.);

— Национальная стратегия развития технологий искусственного интеллекта на период до 2030 года (утверждена Президентом РФ в 2019 г.);

— Концепция развития регулирования отношений в сфере искусственного интеллекта и робототехники на период до 2024 года (утверждена Правительством РФ в 2020 г.) и ряд других актов.

Стоит отметить, что до сих пор нет единого понимания термина «искусственный интеллект». Специалистами разных сфер даются свои дефиниции: биологи считают, что искусственный интеллект связан с процессами высшей нервной деятельности и возможностью ее воспроизводства; философы связывают искусственный интеллект с системой, способной к творчеству; специалисты в IT-сфере — с технологией обработки данных; юристы — с процедурными вопросами формирования логических связей при решении правовых проблем. Тем не менее, все эксперты сходятся в том, что искусственный интеллект использует модели нейронных сетей как один из видов машинного обучения, способного выявлять закономерности между входными и выходными данными и выдавать верный результат даже для тех данных, которых не было в изначальной выборке.

Положения, связанные с внедрением в сфере государственного надзора искусственного интеллекта, постепенно находят отражение в правовом поле, хотя и не дают четкого представления о формах и условиях его применения. При этом законодатель до сих пор не дает определение искусственного интеллекта. Также отсутствует законодательное закрепление основных критериев, позволяющих идентифицировать информационные технологии в качестве искусственного интеллекта.

Следует отметить, что основы регулирования искусственного интеллекта и применение цифровых технологий в России заложены на высшем уровне. Так, согласно Программе «Цифровая экономика Российской Федерации», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 28 июля 2017 г. № 1632-р, искусственный интеллект был отнесен к основным сквозным цифровым технологиям, применяемым, в частности, в рамках государственного управления, включая контрольно-надзорную деятельность. В Указе Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017—2030 годы» искусственный интеллект назван в числе основных направлений развития российских информационных и коммуникационных технологий; при этом подчеркивается, что эти технологии стали частью современных управленческих систем во всех отраслях экономики, сферах государственного управления. В соответствии с Транспортной стратегией Российской

Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, в рамках транспортной безопасности планируется внедрение нового поколения бортовых систем безопасности с использованием компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта.

Но на сегодняшний день практически отсутствуют специальные нормативные акты, определяющие статус машин с искусственным интеллектом.

Таким образом, основным препятствием по внедрению искусственного интеллекта в государственное управление является отсутствие его законодательного регулирования. Условно данную проблему можно разделить на «проблемы формы» и «проблемы содержания».

Проблема формы связана с отсутствием прозрачной, понятной и логически выстроенной системы законных и подзаконных актов в рассматриваемой области, когда основа правового регулирования состоит из минимального числа базовых законов, положения которых получают развитие в подзаконных актах.

Среди проблем «содержания» правового регулирования отдельных направлений внедрения искусственного интеллекта в государственное управление можно выделить:

1) отнесение искусственного интеллекта к субъектам права;

2) правовой статус сети Интернет и возможности использования ее инфраструктуры в государственном управлении;

3) сферы применения искусственного интеллекта в государственном управлении и т.д.

Все эти вопросы требуют тщательной правовой регламентации и конкретизации, которые должны привести к формированию новой отрасли права искусственного интеллекта. Законодательная база новой отрасли права должна создаваться и совершенствоваться поэтапно, и носить комплексный характер, то есть законодатель должен одновременно решать задачи, как в рамках применения электронных технологий, так и в области гражданского, административного, налогового, финансового права.

**Литература**

1. Полякова, Т. А. Влияние цифровых технологий на изменение регуляторного ландшафта: правовые аспекты / Т. А. Полякова, А. А. Чеботарева // Мягкие измерения и вычисления. — 2019. — № 10(23). —С. 10—13.

**Сандырева Елена Вячеславовна,**
аспирант кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта

# Аутсорсинг транспортных услуг в условиях цифровизации экономики

*Аннотация*. В статье рассматриваются вопросы использования цифровых технологий при осуществлении экономической деятельности с применением метода аустсорсинга, т.е. посредством передачи некоторых непрофильных функций на исполнение сторонним организациям (аутсорсерам). Показаны как положительные, так и отрицательные стороны применения данного способа осуществления предпринимательской деятельности. Раскрыты особенности применения технологии аутсорсинга при оказании транспортных услуг.

*Ключевые слова:* аутсорсинг; цифровизация сферы услуг; транспортные услуги; каршеринг; агрегаторы такси.

**Elena V. Sandyreva**,
graduate student of the department «Administrative Law, Environmental Law, Information Law» of the Law Institute of the Russian University of Transport

# Outsourcing of transport services in the context of digitalization of the economy

*Abstract.* The article deals with the use of digital technologies in the implementation of economic activities using the austsourcing method, i.e. by transferring some non-core functions to third-party organizations (outsourcers). Both positive and negative aspects of the application of this method of carrying out entrepreneurial activity are shown. The features of the application of outsourcing technology in the provision of transport services are disclosed.

*Keywords*: outsourcing; digitalization of the service sector; transport services; car sharing; taxi aggregators.

Развитие экономики на современном этапе обусловлено высокой степенью ее цифровизации. Под «цифровой экономикой» можно по-

нимать использование цифровых информационных систем в целях повышения эффективности экономических процессов, что в свою очередь, проявляется в их ускорении, оптимизации функционирования, улучшении экономических показателей при разработке, внедрении и распространении инноваций.

Развитие информационной экономики расширяет спектр возможностей аутсорсинга, способствуя их взаимному развитию и реализации.

Сфера аутсорсинговой деятельности направлена на обеспечение надежности инфраструктуры региональных систем управления, производственных, технологических и бизнес-процессов предприятий и организаций. Поэтому развитие профессионального аутсорсинга, ориентированного на интеграцию экономических и информационных систем, является важнейшим элементом, обеспечивающим деятельность как отдельных организаций, так и региональных и национальных систем управления.

Экономический кризис оказывает как положительное, так и отрицательное влияние на развитие аутсорсинга. К негативным последствиям можно отнести банкротство отдельных организаций, переход от постоянных аутсорсинговых услуг к практике выполнения разовых работ, предусматривающих решение исключительно текущих задач. Происходит снижение затрат не только на развитие, но и на поддержание стабильно функционирующей инфраструктуры бизнеса.

Эти факторы способны привести к сужению рынка аутсорсинга. Тем не менее, одной из важных особенностей является и его положительная динамика. Ряд аналитиков считают, что потребность в экономии финансовых ресурсов в кризис возрастает, что и является одной из основных побудительных причин сокращения штатных сотрудников и перехода на использование аутсорсинговых форм работы[1]. Это, в свою очередь, приводит к усилению конкуренции между аутсорсин-

[1] *Игнатьев А. В.* Алгоритм принятия решения о переводе на аутсорсинг функций в сфере ИКТ в малых и средних промышленных предприятиях // Современные исследования социальных проблем (электронный научный журнал). 2012. № 7(15) // URL: https://soc-journal.ru/ archive.html (дата обращения: 20 января .2021 г.); *Курбанов А. Х.* Методика оценки целесообразности использования аутсорсинга // Современные проблемы науки и образования. 2012. № 1 // URL: http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=5437 (дата обращения: 20 января 2021 г.).

говыми компаниями и побуждает аутсорсеров повышать качество предоставляемых услуг по более низким ценам.

По мнению Н. А. Коношенко[1], направленность российского рынка на импортозамещение обусловливает необходимость в снижении его зависимости от зарубежных поставщиков продукции. Это также способствует развитию интеллектуальной собственности, сферы производства и услуг, что стимулирует развитие аутсорсинга и способствует повышению его эффективности.

Следовательно, спрос на высококвалифицированных специалистов в области аутсорсинга в ближайшее время будет неуклонно расти.

Совместное использование информационных технологий и аутсорсинговых услуг позволяет по-новому взглянуть на пути решения проблем в отдельных сферах экономики на региональных рынках труда. При использовании дистанционных аутсорсинговых услуг решается большое количество задач. И при этом нет необходимости в постоянном пребывании сотрудника на рабочем месте. Таким образом снижается миграция людей в поисках работы. Благодаря использованию информационных технологий и работе в режиме аутсорсинга такие специалисты получают достойную оплату, не меняя места жительства. Специалисты, работающие по этой схеме, оказывают аутсорсинговые услуги одновременно нескольким заказчикам, которые могут находиться как в разных регионах одной страны, так и в разных государствах. Это позволяет повышать уровень дохода, который напрямую зависит от профессионализма поставщика аутсорсинговых услуг и исполнителя.

Таким образом, можно сказать, что с развитием крупных аутсорсинговых компаний и благодаря информационным технологиям, с одной стороны, исчезают территориальные границы для заказчика в процессе поиска специалистов, способных решать поставленную задачу, а с другой, это создает дополнительный стимул для развития бизнеса и улучшения качества услуг каждого отдельного специалиста, что способствует развитию конкуренции в современных условиях. Очевидно, что для повышения конкурентоспособности необходимо стремиться улучшить свою деловую репутацию, повышать уро-

[1] *Коношенко Н. А*. Пять измерений эффективного аутсорсинга // Управление производством // URL: http://www:uppro.ru/library/strategy/outsourcing/ effektivnyi-outsourcing.html (дата обращения: 18 января 2021 г.).

вень профессионализма, расширять спектр предлагаемых аутсорсинговых услуг.

Необходимо отметить, что по мнению многих аналитиков, одним из факторов, сдерживающих развитие аутсорсинга, является недостаточный уровень подготовки специалистов с компетенциями, ориентированными на специфику осуществления профессиональной деятельности в рамках аутсорсинговой модели.

В сфере транспортных услуг большой потенциал развития имеет так называемая экономика совместного использования. Совместное использование транспорта укоренилось в повседневной жизни людей: возможность заказать такси по телефону или в мобильном приложении через агрегаторы такси, арендовать автомобиль с помощью сервисов каршеринга уже не вызывает удивления. В сфере совместного потребления транспортных услуг выделяются агрегаторы такси, B2C-каршеринг, P2P-каршеринг и райдшеринг. Агрегаторы такси — это посреднические (аутсорсинговые) компании, которые собирают заказы от клиентов и передают их таксистам. В России популярны агрегаторы отечественного «Яндекс-Такси», «Ситимобил», Максим, RuTaxi.

Агрегаторы (аутсорсеры) связывают клиентов и водителей. В функции агрегатора входит установление тарифов, обеспечение безопасности, анализ возможных конфликтов, контроль за выполнением требований по содержанию транспортного средства. После оформления заявки агрегатор обрабатывает заказ: оценивает местоположение клиента и расположение ближайших к нему автомобилей, дорожную ситуацию, требования к заказу и назначает заказ ближайшему водителю.

Еще одним перспективным вариантом передвижения стал каршеринг. Обслуживание собственного автомобиля в наше время становится дороже его аренды. Другой развивающийся тип каршеринга — p2rcarsharing. Эта форма совместного использования позволяет физическим лицам арендовать свой личный автомобиль другим физическим лицам на определенный период времени. В России такими услугами являются: *Rent A Ride, iDacar, Darenta, CarBi* и *Carenty*. Компания-аутсорсер выступает как связующее звено между различными типами клиентов, как платформа для агрегирования предложений и

гарантией безопасности услуги. Это хорошая возможность подзаработать на своем автомобиле.

Заказ такси через мобильное приложение, каршеринг и карполинг вошли в нашу жизнь и стали обычным делом для пользователей.

С целью планирования перевозок, организации взаимодействия различных видов транспорта на базе транспортных узлов, обработки грузов на складах в транспортной отрасли активно используются цифровые информационные платформы (ИЦП), что позволяет значительно сократить временные и финансовые затраты транспортных компаний и их клиентов. Более сложные ИЦП используются логистическими компаниями-аутсорсерами, которые выполняют различные сервисные функции и управляют индивидуальными компетенциями производственных компаний. Аутсорсеры связывают производителей с потребителями, обеспечивают поставки, управляют запасами и производят расчеты. Исходя из этого, можно сказать, что логистический сектор становится катализатором развития и повышения конкурентоспособности как отдельных компаний, так и целых отраслей на мировом рынке в цифровую эпоху. Но, с другой стороны, необходимо отметить, что цифровизация логистического сектора трансформирует этот рынок и может создать угрозу конкурентоспособности отечественных транспортно-логистических компаний на рынке. Например, в последние годы неуклонно растет зависимость логистических компаний и других участников рынка (перевозчиков, стивидоров, терминалов и т. д.) от электронных торговых посредников (ЭТП) — интернет-бирж, магазинов.

Сектор электронной коммерции уже сегодня успешно конкурирует с традиционной торговлей. В ближайшем будущем именно онлайн-торговля будет быстро развиваться. Доставка товаров все чаще будет осуществляться со склада непосредственно покупателям, минуя розничную сеть.

Таким образом, можно уверенно сказать, что услуги транспортного аутсорсинга могут и будут оцифрованы как во всем мире, так и в нашей стране. Рынок транспортных услуг активно развивается, внедряя все новые цифровые проекты.

**Аль-Гали Скандар Саирович,**
студент Юридического института
Российского университета транспорта

# Регулирование внешнеторговой деятельности в рамках стратегии развития Федеральной таможенной службы до 2030 года

*Аннотация*. В данной статье обозначены основные изменения в работе ФТС России в ближайшие годы. Рассмотрена Стратегия развития внешнеторговой деятельности Федеральной таможенной службы до 2030 года. Представлены ключевые направления и задачи Стратегии. Особое внимание уделено переходу от электронной таможни к интеллектуальной таможне. А также рассмотрена модернизация системы управления рисками и бесконтактного общения таможенников с представителями бизнеса.

*Ключевые слова:* внешнеторговая деятельность, стратегия развития ФТС России.

**Al-Ghali Scandar Sairovich**,
student of Russian University of Transport

# Regulation of foreign trade activities under the Federal Customs Service 2030 development strategy

*Abstract*. This article outlines major changes in the work of the FTC in the coming years. The Strategy for the Development of Foreign Trade Activities of the Federal Trade Commission of the Russian Federation until 2030 is considered. The key areas and objectives of the Strategy are presented. Particular attention is paid to the transition from electronic customs to intellectual customs. The modernization of the risk management system and contactless communication between customs officers and business representatives is also considered.

*Keywords:* foreign trade, Federal Customs Servicedevelopment strategy.

Степень распространения Интернета и других инновационных технологий свидетельствует о невозможности игнорировать их воздействие на мировую экономику. Именно те государства, которые сумеют обеспечить благоприятную среду и всю полноту возможно-

стей для развития, освоения и широкого тиражирования цифровых технологий, будут задавать темп на мировом рынке.

Цифровая экономика — хозяйственная деятельность, в которой ключевым фактором производства являются данные в цифровом виде, обработка больших объемов и использование результатов анализа которых по сравнению с традиционными формами хозяйствования позволяют существенно повысить эффективность различных видов производства, технологий, оборудования, хранения, продажи, доставки товаров и услуг[1].

Процесс цифровизации в России прошел ряд этапов. Первый этап был связан с широким распространением компьютеров в конце предшествующего столетия и их применением для автоматизации документооборота в различных сферах деятельности, а также с развитием сетей передачи данных. Основными трендами следующего этапа стало развитие инфраструктуры обработки данных на основе совершенствования средств коммуникации. Современный этап обусловлен внедрением в практическую деятельность наукоемких информационных технологий, включая технологии искусственного интеллекта, блокчейн, виртуальную реальность и др.

В настоящее время невозможно представить совершение любой внешнеэкономической операции без применения передовой информационной технологии. Таможенные органы всех стран мира идут в ногу со временем, постоянно упрощая различные процедуры.

В России фундаментом изменений стал перевод декларационного массива из таможенных постов и региональных таможен в центры электронного декларирования (ЦЭДы). Все оформления сконцентрированы в 16 ЦЭДах, с помощью которых удалось разделить документальный и фактический контроль товаров: декларации оформляются в ЦЭДах, а физически груз проверяется на таможенных постах. Переход на работу через ЦЭДы позволил снизить степень участия инспекторов при таможенном оформлении товарных партий.

Еще один важный шаг — переход на единые лицевые счета (ЕЛС). Их внедрение упростило процесс расчетов и повысило эффективность управления денежными средствами: теперь у плательщиков есть воз-

[1] *Кешелава А. В. и др.* Введение в «цифровую» экономику / А. В. [и др.] ; под общ. ред. А. В. Кешелава. М., 2017. С. 12.

можность оперативного управления остатками и отслеживания задолженностей перед таможенными органами.

В рамках «Правительственного часа», прошедшего в Совете Федерации 7 февраля 2020 г., руководитель ФТС России Владимир Булавин отметил, что дальнейшее развитие таможенной службы России напрямую связано с внедрением новых цифровых технологий во все сферы ее деятельности[1].

На основе анализа таможенных процессов и предложений бизнеса, исходя из прогнозов развития внешнеторговой деятельности была разработана Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, целью которой является — полностью автоматическое совершение таможенных операций с использованием передовых цифровых технологий. Главным вектором в ней обозначен переход от электронной таможни к таможне интеллектуальной. Планируется реализовать ряд значимых проектов за счет наполнения информационных систем элементами искусственного интеллекта, чтобы научить их не только накапливать, обрабатывать и передавать информацию, но и обрабатывать большие данные, решать нелинейные задачи в многомерном пространстве и в итоге принимать юридически значимые решения.

Предполагается осуществление всех контрольных процедур в интеллектуальном пункте пропуска в автоматическом режиме. Интеллектуальный пункт пропуска будет представлять собой единую информационную систему, куда поступают данные с инспекционно-досмотровых и весогабаритных комплексов, систем радиационного контроля, других средств таможенного контроля. На следующем этапе полученная информация будет автоматически анализироваться, также будут запущены системы электронной очереди и диспетчеризации. Налаженная работа всех этих составляющих должна обеспечить безостановочное прохождение пункта пропуска для безрисковых товарных партий.

К основным задачам, прописанным в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года можно отнести: содействие развитию международной торговли, обеспечение национальной безопасности Российской Федерации, полноты и правомер-

[1] URL: https://rg.ru/2020/08/02/bulavin-k-2030-godu-vsia-rabota-fts-budet-perevedena-v-cifrovuiu-sredu.html (дата обращения: 14 января 2021 г.).

ности взимания таможенных платежей, достижение высокого качества таможенного администрирования, создание конкурентных преимуществ для законопослушных участников внешнеэкономической деятельности.

Последовательно проводится политика по выстраиванию бесконтактных отношений с бизнесом. Приоритетным направлением стратегии является внедрение технологии определения уровня риска каждой товарной партии в онлайн-режиме.

Планируется создать гибкую, автоматизированную и самонастраиваемую систему управления рисками с учетом следующих принципов:

— применение искусственного интеллекта;

— применение технологии, базирующейся на принципах *Data Mining*;

— обмен результатами применения системы управления рисками с федеральными органаии исполнительной власти;

— интеграция сегментов системы правления рисками таможенных служб государств — членов ЕАЭС;

— информационное взаимодействие с бизнесом[1].

Еще одним проектом Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года является создание безопасных цепей поставок от основных торговых партнеров России, за счет взаимного признания уполномоченных экономических операторов с таможенными администрациями зарубежных стран. Перспективы развития связей заключаются в цифровизации процессов взаимодействия таможенных служб, в налаживании обмена информацией, а также при организации перемещения товаров на принципах однократности проведения таможенного контроля и взаимного признания его результатов.

Таким образом, к 2030 г. практически вся работа ФТС России будет переведена в цифровую среду. Запланированы и уже реализуются необходимые мероприятия по созданию соответствующей ИТ-инфраструктуры. Будет создана мощная и сверхнадежная система, обеспечивающая круглосуточную непрерывность таможенного оформления.

[1] URL: https://rg.ru/2020/08/02/bulavin-k-2030-godu-vsia-rabota-fts-budet-perevedena-v-cifrovuiu-sredu.html (дата обращения: 14 января 2021 г.).

**Дюрикенова Елизавета Денисовна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

# Проблемы правового регулирования перевозки пассажиров автомобильным транспортом

*Аннотация*. В статье рассматривается правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом. Выявляется такие проблемы как: частые изменения российского законодательства, регулирующего перевозку пассажиров, и правовое регулирование перевозки пассажиров легковым такси. Делается вывод о том, что решению проблем правового регулирования перевозки пассажиров автомобильным транспортом может способствовать внесение соответствующих изменений в действующее законодательство, а в дальнейшем систематизация нормативно-правовых актов всех уровней, регулирующих данную сферу.

*Ключевые слова:* перевозка пассажиров, автомобильный транспорт, легковое такси, стандарт, законодательство.

**Elizaveta D. Dyurikenova**,
undergraduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

# Problems of legal regulation of passenger transportation by road

*Abstract*. The article deals with the legal regulation of passenger transportation by road. The following problems are identified: frequent changes in the Russian legislation regulating the transportation of passengers, and the legal regulation of passenger transportation by passenger taxi. It is concluded that the solution of the problems of legal regulation of passenger transportation by road can contribute to the introduction of appropriate changes in the current legislation, and in the future the systematization of normative legal acts at all levels regulating this area.

*Keywords:* passenger transportation, road transport, passenger taxi, standard, legislation.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом в современной России направлены на удовлетворение потребностей граждан страны в свободе передвижения. Кроме того, они обеспечивают перемещение

населения к месту работы, способствует развитию рынка труда и т.д. Следствием динамического социально-экономического развития является существенный рост транспортной подвижности населения России, хотя и следует отметить негативное влияние пандемии COVID на активность жителей страны. Расценивая указанное негативное влияние, имеющее временный характер, только лишь как определенный период мирового развития, можно ожидать повышение спроса граждан России и иностранных граждан на пассажирские автомобильные перевозки [3]. В данных условиях, важное значение для эффективного транспортного обслуживания населения имеет правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом, что, в свою очередь, вызывает интерес к вопросу о проблемах, существующих в данной области. «К сожалению, законодательство не всегда успевает за активным развитием транспортной структуры» [2, с.121].

В качестве одной из основных проблем правового регулирования перевозки пассажиров автомобильным транспортом некоторые авторы выделяют проблему отсутствия единого кодифицированного нормативно-правового акта в данной сфере, вследствие чего возникают сложности правоприменения [5]. При этом, различные стороны указанных перевозок регулируются целым рядом нормативно-правовых актов различного уровня таких как: федеральные законы, постановления Правительства РФ, нельзя забывать о ведомственных актах Минтранса России [6, с..35; 7], ГОСТ.

Проблемой правового регулирования перевозки пассажиров автомобильным транспортом в современной России следует назвать частые изменения российского законодательства, регулирующего данную сферу. С одной стороны, совершенствование правового регулирования любой сферы развития страны, в том числе, пассажирских перевозок, является положительной тенденцией, однако, с другой стороны, частые изменения правовых норм, отмена действующих нормативно-правовых актов и принятие новых осложняют правоприменение. Так, в 2016 г. в России «было принято 4 федеральных закона, 13 актов Правительства РФ и 22 акта Минтранса России в области автомобильного транспорта, пассажирских перевозок и обеспечения транспортной безопасности» [4]. В конце 2020 г. так же был отменен ряд нормативно-правовых актов, регулирующих исследуемую сферу, представленный на рисунке

Частые изменения правовых норм, регулирующих исследуемую сферу, позволяет сделать вывод о непроработанности соответствующих нормативно-правовых актов. Так же следует выделить существующую проблему правового регулирования перевозки пассажиров легковым такси, так же ввиду не проработанности правовых норм в рамках проектов федерального закона, направленных на регулирование данной сферы, вносимых на рассмотрение Государственной Думой [1]. Так, в 2018 г. был отклонен законопроект № 472515-6 (принятый в первом чтении), правовые нормы которого предусматривали государственное регулирование деятельности по перевозке пассажиров легковым такси в РФ. В процессе дальнейшего совершенствования правовых норм, направленных на регулирование указанной области пассажирских перевозок, в Государственную Думу был направлен законопроект № 864881-7 «О государственном регулировании деятельности по перевозке легковыми такси и деятельности служб заказа легкового такси и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», находящийся в настоящее время на рассмотрении. Стоит отметить некоторые достоинства данного законопроекта. Так, в подп. 6 п. 1 ст. 2 дается определение службам заказа легкового такси. До настоящего времени указанные субъекты правоотношений не упоминались на законодательном уровне и их правовой статус в данных отношениях не был определен. Однако, имеются и некоторые недостатки. Так, в тексте законопроекта неоднократно указывается, что пассажир выступает потребителем услуг легкового такси, а сами правоотношения по перевозке пассажиров и багажа возникают на основании договора. Проект закона предусматривает определенные обязанности для водителя легкового такси, перевозчика, службы заказа легкового такси, органа государственной власти, однако, в тексте отсутствует статья или другое указание на права и обязанности пассажира. Также, в вышеупомянутой ст. 2 отсутствует определение пассажира.

С нашей точки зрения необходимость в принятии нового закона отсутствует. Предлагаем внести соответствующие изменения в уже действующее законодательство. В частности, дополнить ст. 2 Устава автомобильного транспорта и внести в него понятия «Служба заказа легкового такси» и «Легковое такси», а также определить правовой статус вышеуказанных служб. Решению проблем правового регули-

рования перевозки пассажиров автомобильным транспортом может способствовать систематизация нормативно-правовых актов всех уровней, регулирующих данную сферу, что позволит проработать все существующие правовые нормы, регулирующие автомобильные пассажирские перевозки, исключить пробелы законодательства, облегчить правоприменение.

**Литература**

1. Гарина, О. В. К вопросу о правовом регулировании деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси // Образование. Наука. Научные кадры. — 2019. — № 2. — С. 20—26.

2. Дюрикенова, Е. Д., Смирнова, В.В. Исследование правового регулирования каршеринга в России//Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности. XIII Международная конференция, XI Международный конкурс научных и научно-методических работ, V конкурс Научное школьное сообщество: сборник трудов. —2019.

3. Калачева, Т. Л. Перевозка пассажиров автомобильным транспортом: проблемы и перспективы правового регулирования / Т. Л. Калачева, А. С. Хестанова // Актуальные вопросы юридической науки и практики. — Хабаровск, 2018.

4. Кузьмина, В. Прямой диалог власти и бизнеса // Автомобильный транспорт. — 2017. — № 5. — С. 3—15.

5. Пурге, А. Р. Перевозка пассажиров автомобильным транспортом: проблемы правового регулирования и пути их преодоления // Транспортное право. — 2016. — № 3. — С. 3—7.

6. Смирнова, В.В. К вопросу правового регулирования договора перевозки пассажира и багажа автомобильным транспортом// Транспортное право и безопасность. — 2017. — №6(18). — С. 33-38.

7. Овечкин, А. П. Подходы к понятию и сущности перевозки как категории транспортного права //Право и общество. — 2019. — №1(27). — С. 14—15.

**Колесников Николай Владиславович,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

# Актуальные проблемы правового регулирования самозанятых в России и зарубежных странах

*Аннотация*. Данная статья посвящена исследованию правового регулирования самозанятости в Российской Федерации и зарубежных странах. В ходе проведенного анализа были выявлены отличительные черты данного регулирования. Обозначены проблемы в российском законодательстве и предложены пути их решения.

*Ключевые слова:* налоговый режим, налог, профессиональный доход, самозанятость, самозанятый гражданин, закон.

**Nikolay V. Kolesnikov**,
undergraduate of the Law Institute of the Russian University of Transport

# Current problems of legal regulation of the self-employed in Russia and foreign countries

*Abstract*. This article is devoted to the study of the legal regulation of self-employment in the Russian Federation and foreign countries. The analysis revealed the distinctive features of this regulation. The problems in the Russian legislation are identified and the ways of their solution are suggested.

*Keywords:* tax regime, tax, professional income, self-employment, self-employed citizen, law.

Сегодня общая тенденция рынка труда заключается в увеличении распространенности нестандартной занятости, основанной на мобильности трудовых ресурсов и снижении зависимости сотрудников от работодателя. Нестандартные формы занятости зачастую являются «теневой» занятостью, которые не отражены в официальных документах. Еще одна сфера, которая по характеристикам сильно отличается от стандарта, где нет правовой определенности — это самозанятость.

Под термином «теневая занятость» Р. И. Акьюлов понимает: «целенаправленная деятельность, предполагающая получение матери-

альной выгоды, противоречащая действующему законодательству и наносящую как экономический, так и общегуманитарный ущерб государству и обществу» [1, с. 103], с чем мы в полной мере согласны.

Проблема поиска допустимого варианта регулирования деятельности самозанятых граждан не является новой ни для международного сообщества государств в целом, ни для российского общества в частности. Различные авторы предлагают свои определения самозанятости. Например, под самозанятостью предлагается понимать «деятельность физического лица по самостоятельному (без обладания статусом индивидуального предпринимателя, без учреждения юридических лиц или без привлечения наемных работников) осуществлению принадлежащих ему гражданских прав, направленную на получение дохода от пользования имуществом, выполнения работ или оказания услуг в установленных законом случаях» [2, с. 206]. «Самозанятость, — отмечают О. Н. Васильева и С. С. Дахненко, — самостоятельная, самоорганизованная деятельность физического лица, направленная на получение доходов от определенного вида деятельности в сфере производства и/или продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг, легитимный характер которой определяется наличием патента» [3, с. 235].

Ключевую роль в распространении формы организации деятельности в виде самозанятости среди населения, как показал зарубежный опыт внедрения института самозанятости, играет национальная программа развития самозанятых. [5, с. 147] Под национальной программой развития самозанятых понимается проведение различных мероприятий по внедрению самозанятости и установление льготных положений для лиц с данным статусом, в частности льготы на налоговые вычеты. На сегодняшний день в России создается законодательная база для оформления юридического статуса самозанятых. Налог на профессиональный доход, действующий в Москве, Московской области, Калужской области, Татарстане как эксперимент для самозанятых граждан, в 2020 г. распространился еще на 19 регионов Российской Федерации [12, с. 53]. Главная проблема заключается в том, что вследствие теневого характера и разнообразия форм труда неформальных трудящихся, среди которых есть огромное количество самозанятых, они крайне трудно поддаются статистическому наблюдению.

Среди самозанятых выделяются различные группы граждан, в частности по критерию официального оформления трудовой деятельности. Некоторые самозанятые граждане работают неформально, то есть не платят налоги и страховые взносы. Кроме того, такие граждане пользуются общественными благами бесплатно. В результате, с одной стороны, государственный бюджет не получает части возможного дохода, а с другой стороны, самозанятые граждане, которые «находятся в тени», лишают себя права на пенсию в будущем, поскольку не платят взносы в пенсионный фонд и их трудовой стаж не регистрируется [4, с. 52].

К сожалению, отсутствие в законодательстве положений, направленных на регулирование новых форм занятости, наряду с другими причинами объективного характера (несовершенство государственной политики в сфере занятости населения, нечеткость законодательных положений, цифровизация экономики и др.), приводит к тому, что огромное количество трудящихся оказывается в сфере неформальной экономики. Аналогичная ситуация характерна и для самозанятых.

Первое, что вызывает серьезные претензии — это то, что термин «самозанятый» так и остался законодательно не закреплен. Пожалуй, указанный пробел законодательства является одним из наиболее обсуждаемых в научном сообществе [7, с. 196]. Отсутствует четкое понимание того, кто может быть самозанятым работником. Проблемой в правовом регулировании самозанятых работников есть вопрос приобретения статуса самозанятого лица.

При объективно существующем тренде на увеличение числа самозанятых в России определить точное количество самозанятых граждан не удается, поскольку у них отсутствуют мотивации к добровольной регистрации в налоговых органах. По оценкам экспертов, явление самозанятости охватывает значительную часть работающего населения. Согласно данным Международной организации труда (МОТ), на 2019 г. самостоятельные работники (не имеющие наемных работников — own-account workers) составляли в целом по миру 33,7% от общего числа занятых. При этом следует учитывать, что доля самозанятых варьируется по разным странам, что, в частности, зависит от уровня их экономического развития. Так, например, в США самозанятость составила 3,8%, в Германии — 5,3%, во Франции —

7,2%, в Испании — 10,6%. Значительно выше доля самозанятых в развивающихся странах, например, в Иране — 36,2%, в Индии — 62,2% [11].

Отношение самозанятых в России к самому эксперименту пока неоднозначно. Согласно полученным данным, среди самозанятых по основной работе только каждый третий хотел бы воспользоваться новым налоговым режимом в ближайшее время. При этом однозначно готовы перейти на данный режим 13,3% самозанятых по основной работе и еще 20,0% допускают для себя такую возможность. Граждане, для которых самозанятость является дополнительной работой, менее расположены к участию в данном эксперименте. [6, с. 169]

Проблема учета количества самозанятых связана с различным пониманием данного явления в зарубежных странах и рассматривается в зависимости от национального контекста. Проблемы, связанные с наличием самостоятельно занятых граждан, актуальны не только для России, но и для других стран.

В наиболее развитых странах, например, в Великобритании, безработных не относят к самозанятым. В Великобритании самозанятыми являются лица, работающие сами на себя, зарегистрированные в налоговой службе, а соответственно получившие статус самозанятых и уплачивающие налоги дважды в год. Последние, в свою очередь, имеют статус индивидуальных предпринимателей и активно вовлекаются в экономику, оплачивая налог соответственно доходам [10, с. 23]. Но и в Великобритании, число самозанятых возросло на 68% за два последних десятилетия, многие из которых остаются в тени. Зарубежные исследователи самозанятости отмечают, что уровень «неформальности» самозанятых в Великобритании довольно сложно оценить, поскольку граждане, официально сообщившие о своем статусе в налоговой декларации, зачастую укрывают от контролирующих органов часть своего дохода, размер которой зависит от специфики их деятельности. Возникает ситуация «частичной» неформальности.

В США чтобы стать самозанятым, нужно получить идентификационный номер. С 1 января по 15 апреля налогоплательщики обязаны подать декларацию за прошедший год, что является отличительным параметром от России и вызывает сложности в наличии необходимости заполнения документации. Самозанятый, который работает дома,

может получить вычет на связь, купленный для работы компьютер, интернет, даже на площадь, которую занимает стол в арендуемой квартире. Раз в два года налоговая служба США проводит неожиданную проверку налогоплательщиков. Если самозанятый не сможет подтвердить незадекларированный доход или обосновать завышенный вычет — ему станут начислять пени 20—75%. Причем при неуплате налога пеня будет постоянно расти. В особо сложных случаях дело доходит до суда, где неплательщику уже назначают штраф и даже могут посадить в тюрьму [8].

В Белоруссии самозанятые — это физические лица, которые самостоятельно, без привлечения иных физических лиц осуществляют виды деятельности, не относящиеся к предпринимательской. Особенность самозанятых состоит в следующем: во-первых, самозанятым не нужно регистрироваться в исполкоме, во-вторых, для них не нужен расчетный счет, в-третьих, налог нужно платить до начала деятельности, в-четвертых, если возникает желание прекратить деятельность необходимо уведомить налоговую и не платить налог. Точно так же потом можно вернуться к этой деятельности. В данной рассматриваемой ситуации проблемным является оплата налога «заранее», что может быть не привлекательно для желающих получить статус [9].

Подводя итоги, можно определить причины, которые обусловливают актуальные проблемы правового регулирования самозанятых в России и зарубежных странах: нормативная база регулирования самозанятых работников не всегда соответствует современному состоянию общества, чрезвычайно большое разнообразие сфер деятельности самозанятых лиц требует дополнение действующей. Это не способствуют стабильности соответствующих общественных отношений, принципа правовой определенности, надлежащей защите прав и законных интересов самозанятых лиц. Разрабатывая меры по регулированию самозанятости, важно учитывать, что главным препятствием для легализации самозанятых является низкий уровень доверия к государственным органам.

В России в сфере правового регулирования отношений, возникающих в процессе деятельности самозанятых лиц, имеются значительные пробелы. Для успешного привлечения самозанятых в правовое поле нужно использовать не только экономические механизмы, но

также следует обращать внимание на проблемы социальной справедливости не только на рынке труда, но и в других сферах жизни.

Также следует перенять некоторые тенденции развития самозанятых в зарубежных странах. В частности, возможным представляется перенять политику вычета из налоговых платежей сумм на техническое обслуживание, применяемое для деятельности самозанятых, как установлено в США. Данное положение повысит привлекательность получения данного статуса.

**Литература**


1. Акьюлов, Р. И. Теневой рынок труда и экономическая безопасность России: проблемы и перспективы // Муниципалитет: экономика и управление. — 2020. — № 3(32). — С. 103—105.
2. Бабайцева, Е. А. Гражданско-правовая природа самозанятости граждан // Бизнес. Образование. Право. — 2017. — № 1. — С. 205—207.
3. Васильева, О. Н. Дахненко, С.С. Самозанятые граждане и их правовое положение в России // Экономика отраслевых рынков. Формирование, практика и развитие. Самозанятость населения: правовое и экономическое регулирование. Сборник материалов межвузовской научной конференции и круглого стола / под редакцией И. А. Меркулина, М. А. Пономаревой. — Москва, 2017. С. 235 – 238.
4. Глотов, С. А. Самозанятость населения в России: от слов к правовому регулированию // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Юриспруденция. — 2017. — № 3. — С. 52—61.
5. Полякова, В. В. Финансовые аспекты становления института самозанятости / В. В. Полякова, С. Л. Сумбатян, В. А. Басалаев // Вестник университета. — 2020. — № 1. — С. 143—147.
6. Покида, А. Н. Самозанятые граждане и социальные гарантии / А. Н. Покида, Н. В. Зыбуновская // Власть. — 2020. — С. 169—171.
7. Цуканова, Е. Ю. К вопросу правового статуса самозанятых граждан / Е. Ю. Цуканова, Е. А. Придатко // Вопросы российского и международного права. — 2016. — № 9. — С. 196—201.
8. Как устроена самозанятость в разных странах // URL: https://самозанятые.рф/самозанятость-в-разных-странах (дата обращения: 30 февраля 2021 г.).
9. Как правильно оформиться и платить налоги, если ты фрилансер? // Библиотека Onliner // URL: https://people.onliner.by/2019/12/23/frilansery-2 (дата обращения: 7 октября 2020 г.).

10. Bögenhold D., Klinglmair R., Kandutsch F. Solo Self-Employment, Human Capital and Hybrid Labour in the Gig Economy. Foresight and STI Governance. — 2017. — Vol. 11. — No. 4. — P. 23—24.
11. Status in employment — ILO modelled estimates // URL: https://ilostat.ilo.org/ (дата обращения: 8 октября 2020 г.).
12. Шатская, И. И. Налоговое законодательство в 2020 году: изменения, дополнения// Вестник Юридического института МИИТ. — 2020. — № 2(30). — С. 45—53.

**Коцюба Вероника Денисовна,**
студент Юридического института
Российского университета транспорта

## Внедрение информационных технологий в железнодорожный транспорт России и проблемы их регулирования

*Аннотация*. В данной работе затрагивается тема использования цифровых технологий на железнодорожном транспорте, в том числе описываются примеры информационных проектов ОАО «РЖД». Был проведен анализ практического применения информатизации. Рассматривается проблема правового регулирования «умной» транспортной системы. Выявляются пробелы транспортного законодательства.

*Ключевые слова:* транспорт, железные дороги, транспортное законодательство, цифровизация, информационная система, информационное развитие.

**Veronika D. Kotsyuba,**
student of the Law Institute of the Russian University of Transport

## Introduction of information technologies in Russian railway transport and problems of their regulation

*Abstract*. This article discusses the use of digital technologies in railway transport, including examples of information projects of JSC «Russian Railways». The analysis of practical application of digitalization is carried out. The problem of legal regulation of the «smart» transport system is considered. Identifying gaps in transport legislation.

*Keywords:* transport, Railways, transport legislation, digitalization, information system, information development.

Транспортная система России в настоящее время претерпевает качественные изменения. С одной стороны, отдельные виды транспорта объединяются под единым управлением, в крупных транспортных узлах и административных центрах создаются независимые транспортные логистические центры, постепенно образуя единый логистический конвейер, который органично вписывается в мировую транспортную систему через существующие международные транспортные коридоры. С другой стороны, в условиях развивающихся рыночных отношений остро встают вопросы повышения эффективности работы транспорта, снижение издержек, уменьшения стоимости перевозок, соблюдения сроков доставки грузов и обеспечение их сохранности. Эти обстоятельства выдвигают принципиально новые требования к системе управления и регулирования данной системы.

Транспортная стратегия Российской Федерации определяет основные направления развития транспортной отрасли. Основную нагрузку в ее реализации несет железнодорожный транспорт. Железные дороги Российской Федерации являются особым транспортным звеном, не только связывающим промышленные центры с потребителями, но и обеспечивающим взаимодействие многих видов транспорта. Железнодорожный транспорт выполняет сегодня 85% грузооборота и 35% пассажирских перевозок[1]. При таких масштабах сложнейшая система железнодорожного транспорта требует оптимизации управления и регулирования транспортных отношений. Это становится возможным только благодаря использованию новейших технологий, которые сегодня внедряются во все сферы деятельности железнодорожного транспорта.

Информационные технологии становятся сегодня не просто средствами поддержки управления, а одним из важнейших элементов инфраструктуры железных дорог. Из ряда вспомогательных средств они выходят на новый уровень класса основных технологий и являются определяющим условием совершенствования регулирования перевозками.

[1] Железнодорожный транспорт и его роль в развитии экономики страны // URL: https://lektsia.com/8x252c.html.

Оптимальное использование возможностей информационной системы железных дорог в интересах всего транспортного комплекса страны позволяет существенно снизить затраты на управление и связь при организации и осуществлении внутренних и международных перевозок различными видами транспорта, обеспечивает существенное повышение качества транспортных услуг.

За последнее время появился новый термин цифровая («умная») железная дорога. Под ним понимается комплекс научно-технического проекта ОАО «РЖД». Анализ документов, определяющих стратегические перспективы технологического развития железнодорожного транспорта в мире, таких как «Глобальное видение развития железнодорожного транспорта» (*GVRD*, Международный совет по железнодорожным исследованиям (*ICRR*, 2014), «Задачи-2050. Видение железнодорожного сектора и техническая стратегия развития железнодорожной отрасли Европы будущего» (*UIC*, 2014), показывает, что ключевыми трендами развития железнодорожной отрасли наряду с инновационными энерго- и ресурсоэффективными системами для подвижного состава и инфраструктуры является создание «умной» железной дороги[1]. Как можно заметить, происходит полная интеграция интеллектуальных коммуникационных технологий между пользователем, транспортным средством, системой управления движением и инфраструктурой, то есть формирование новых сквозных цифровых технологий организации перевозочного процесса.

Важным направлением повышения качества предоставляемых пассажирам услуг является внедрение интеллектуальных систем управления вокзалами, предусматривающие:

— реализацию принципа «постоянная информированность пассажиров» на основе интерактивного информирования, визуальной навигации и иных форм обеспечения мобильности;

— маркетинговое интерактивное воздействие, формирующее сценарии поведения пассажиров на территории транспортных объектов и соответствующую гибкую технологию их обслуживания;

— быстрое реагирование на динамические изменения характера и направленности пассажиропотоков;

[1] Цифровая железная дорога: настоящее и будущее // URL: https://gudok.ru/newspaper/?ID=1348652.

— создание системы интеллектуального управления инженерной инфраструктурой вокзального комплекса.

Ключевой технологией, в перспективе предусматривающей поэтапный переход к применению автоматических систем управления, заменяющих человека, является «Автомашинист». ОАО «РЖД» придает большое значение данному направлению с учетом влияния факторов экономических и человеческих, а также фактора безопасности. Такой проект дает развитие операционной деятельности, что позволяет снизить напряженность труда машинистов. Тем не менее от сотрудников потребуется повышение своей квалификации.

Необходимо отметить, что впервые на железнодорожном транспорте России в 2015 г. в сортировочной системе станции Лужская Октябрьской железной дороги успешно реализована технология роспуска вагонов с автоматическим управлением горочным локомотивом, а в настоящее время прорабатывается пилотный проект телеуправления маневровым локомотивом с удаленного рабочего места оператора-машиниста[1].

Что касается всего транспортного регулирования, это отдельный вопрос. Законодательством РФ не предусмотрена ответственность беспилотного транспортного средства, поскольку вагон не может являться субъектом правонарушения. Такая проблема регулирования способствовала созданию проекта федерального закона № 710083-7 «Об опытной эксплуатации инновационных транспортных средств и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — Законопроект). Данный законопроект предусматривает регулирование отношений, возникающих в связи с опытной эксплуатацией на автомобильных дорогах общего пользования инновационных транспортных средств (автомобилей, предназначенных для перевозки людей, грузов или оборудования, в которых применены новые конструктивные решения и которые не могут быть оценены по действующим документам стандартизации), включая высокоавтоматизированные транспортные средства (инновационные транспортные средства, оснащенные автоматизированной системой

[1] Цифровая железная дорога: настоящее и будущее // URL: https://gudok.ru/newspaper/?ID=1348652.

вождения).[1] Сопутствующие корректировки планируется внести в некоторые действующие федеральные законы (Федеральные законы от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»).

Однако, управление «умным локомотивом» будет лежать целиком на операторе-машинисте, который при любом случает будет обязан нести ответственность за совершенное правонарушение. Поэтому выступает вопрос неоднозначности регулирования транспорта России, потому что «умные локомотивы», которые предназначены для перевозки пассажиров, все же находятся под контролем оператора-машиниста в то время, как, к примеру, автомобильный транспорт нет. Между тем в недавно принятой Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы о беспилотных транспортных средствах нет даже упоминания.

Также стоит отметить перспективы развития информатизации железнодорожного транспорта. Транспортная стратегия определила создание условий, при которых будут реализованы инвестиционные проекты, которые предусматривают создание единого транспортного информационного пространства, в том числе создание Государственного информационного ресурса транспортного комплекса России.

На железных дорогах страны разработан и успешно внедряется комплекс многоцелевых информационных технологий, позволяющий выполнять коммерческие и эксплуатационные процедуры перевозок без электронного обмена данными, он основывается на информационно-телекоммуникационной инфраструктуре, которая выходит на таможенные терминалы и основные морские порты. Это дает реальную возможность интеграции всех видов транспорта на информационном уровне.

С точки зрения правового регулирования — это спорный вопрос, потому что машина не может быть одушевленным предметом и, соответственно, нести ответственность. Безусловно, машине можно

[1] Разработан законопроект об опытной эксплуатации инновационных транспортных средств // URL: https://www.garant.ru/news/1272710/

написать код, по которому она будет работать, но ей нельзя рассказать о правилах дорожного движения или зачитать статьи КоАП РФ.

**Романов Александр Владимирович,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Цифровизация грузоперевозок в России: правовой аспект

*Аннотация*. В данной статье рассмотрены основные направления цифровизации грузоперевозок в Российской Федерации и их правовое регулирование. В ходе проведенного исследования выявлены некоторые проблемы. Предлагаются пути решения данных проблем путем внесения дополнений в действующее законодательство.

*Ключевые слова:* транспорт, грузоперевозки, цифровизация, искусственный интеллект, электронный документооборот.

**Alexander V. Romanov**,
Master's student of Law Institute of Russian University of Transport

## Digitalization of cargo transportation in Russia: legal aspect

*Abstract*. This article discusses the main directions of digitalization of cargo transportation in the Russian Federation and their legal regulation. An analysis of each direction is carried out, the advantages and disadvantages of digitalization of cargo transportation are highlighted. The ways of solving the disadvantages are suggested. The paper outlines the need to improve the legal regulation of digitalization of cargo transportation.

*Keywords:* transport, cargo transportation, digitalization, artificial intelligence, electronic document management.

На сегодняшний день в эпоху цифровизации и глобализации свое наибольшее развитие получает международная торговля, помимо этого в каждой стране происходят и свои уникальные изменения. Очевидным является то, что в настоящее время трудно представить развитие внутренней экономики без взаимоотношения с внешней. Важную роль в развитии современных экономических процессов играет

транспорт. Именно посредствам грузоперевозок товары пересекают границу и передвигаются внутри страны. Развиваются национальные и международные транспортные системы, в том числе развитие происходит благодаря цифровизации транспортной отрасли. В 2020 году были внесены значительные изменения в работу транспортной системы из-за введения ограничений, связанных с распространением вирусной инфекции COVID-19. На основе аналитических сведений российской независимой инвестиционной компании «InfraOne», только в апреле—мае 2020 г. упущенные доходы транспортных компаний достигли 519 млрд руб.[1] Действительно, из-за вынужденных мер пострадала вся существующая транспортная отрасль по каждому виду транспорта, включая наиболее пострадавших от введения ограничений — авиаперевозок. Но также не остались в стороне и железнодорожные, автомобильные и морские грузовые перевозки. Сегодня основной тенденцией является «борьба за каждого клиента. Цифровизация «предоставляет огромный потенциал для повышения привлекательности услуг пассажирам и грузовладельцам»[2]. Множество перевозчиков находят выход из сложившегося положения путем перевода своего предприятия в цифровое пространство. Например, используют IT-платформы при обмене тарифами и ставками, внедряют автоматические системы управления перевозками и контроля их качества. Также можно заметить, что многие перевозчики заинтересованы в автоматическом управлении перевозок. Автоматизация наиболее перспективна в первую очередь для железнодорожного транспорта. Кроме того в настоящее время, ОАО «РЖД» активно внедряет и реализует проект «Цифровая железная дорога», который включает комплекс технологий, направленных на повышение качества услуг в области пассажирских и грузовых перевозок[3]. Помимо всего прочего уже с 1

[1] *Квитко Ю.* Грузы уехали в Сеть. Логистика становится все более цифровой // RG.RU: Российская газета. Спецвыпуск. 2020. № 229(8283) // URL: https://rg.ru/2020/10/11/cifrovoj-format-uvelichil-vozmozhnosti-logistiki-gruzov.html (дата обращения: 21 января 2021 г.).

[2] *Смирнова В.В., Правкин С.А.* Проблемы нормативно-правового обеспечения автономного (беспилотного) железнодорожного транспорта// Транспортное право и безопасность. 2020.№1(33). С. 142-149. С.146.

[3] *Машинова А.С.* Правовые аспекты внедрения цифровой железной дороги в экономическую систему Российской Федерации// Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности. Сборник научных трудов XIV Между-

октября 2020 г. постепенно внедряются электронная транспортная накладная и электронный путевой лист[1].

Под цифровизацией можно понимать процесс использования цифровых технологий в различных сферах жизни. Цифровизация на транспорте производится в следующих направлениях:

1) электронные системы документооборота и электронные договоры;

2) разработка и совершенствование цифровых транспортных платформ;

3) мониторинг грузов и дистанционное обслуживание.

Электронный документооборот имеет ряд преимуществ, а именно: сокращение затрат на работу с документами, их хранение и перевозку; отсутствие бумажного носителя как такого, что позволяет исключить затраты на бумагу; Оригинальный документ может храниться несколькими файлами на разных платформах, что практически исключает его полную потерю.

С другой стороны, существуют и явные недостатки такой практики:

*во-первых*, не всегда существует возможность иметь доступ считать информацию с электронного носителя там, где может быть затруднена возможность выхода в интернет или отсутствует устройство, способное осуществить данную функцию;

*во-вторых*, на сегодняшний день множество предприятий продолжают дублировать электронные документы в физической форме, что только усложняет документооборот, а не упрощает его;

*в-третьих*, электронный документооборот может полностью исключить физическое наличие лица в работе с документами, что может быть проблемой при идентификации такого лица;

*в-четвертых*, отсутствует достаточная нормативно-правовая база, которая бы способствовала введению единой системы электронного документооборота при осуществлении перевозок грузов. Например, только в отношении автомобильных перевозок на сегодняшний день существует постановление Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. №

---

народной конференции и XII Международного конкурса научных и научно-методических работ. 2019. С.167.

[1] Эксперимент по внедрению электронной транспортной накладной и электронного путевого листа // URL: https://e-perevozka.ru (дата обращения: 20 января 2021 г.).

2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации», в котором излагаются изменения, касающиеся правил перевозок грузов автомобильным транспортом.

Реализация документооборота только в электронной форме станет доступна транспортным компаниям с 1 января 2022 г.

Создание и модернизация цифровых платформ позволит снизить затраты на содержание терминалов для работы с клиентами, а также даст возможность оптимального заключения договоров перевозки в мультимодальном сообщении. В 2018 г. было объявлено о создании единой цифровой платформы транспортного комплекса России[1], что повысит удобство грузоперевозок по России и за рубеж, возрастет качество взаимодействия различных транспортных предприятий друг с другом и с клиентом. Данный ход позволит значительно упростить процесс заключения договоров мультимодальных перевозок грузов. «Главное достижение цифровой модели заключается в том, что она даёт способность принимать быстрые решения в области управления инфраструктурой»[2]. На совещании Правительства РФ по вопросам цифровой трансформации транспортного комплекса было заявлено, что существует цель — сформировать в России единое цифровое транспортное пространство. Первой же задачей, поставленной на совещании, были изменения, связанные с мультимодальными грузовыми перевозками: оптимизация, решение проблем бесшовных перевозок, повышение скорости и качества оформления грузоперевозок, использование электронных систем мониторинга грузов, а также и электронный документооборот[3].

Существует также необходимость в совершенствовании систем дистанционного наблюдения за состоянием грузов и процессами, связанными с перевозкой последних. Несмотря на то что данное направление однозначно повышает качество грузоперевозок и в большей

[1] *Федотова С. Н.* Цифровизация транспортно-логистических услуг // Экономика и бизнес: теория и практика. 2019. № 11. Т. 3. С. 125.

[2] *Машинова, А.С.* Указ. соч. С.167.

[3] Никитский Ю. Цифровизация транспорта // transportrussia.ru: Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета — официальный печатный орган Минтранса России. 2016 // URL: https://transportrussia.ru/item/4685-tsifrovizatsiya-transporta.html (дата обращения: 21 января 2021 г.).

степени исключает возможность пропажи грузов в пути или в процессе перегрузки с одного транспортного средства на другой, а том числе и с автомобильного транспорта на водный транспорт (перевалка), данный способ является требовательным к затратам компании в ближней перспективе, а также для поддержания подобных систем требуется высококвалифицированный персонал, что может повысить востребованность IT профессий на рынке труда.

В итоге можно сделать вывод, что развитие информационных технологий напрямую оказывает влияние на модернизацию транспортной отрасли, включая грузоперевозки. Обстоятельства, связанные с распространением вирусной инфекции COVID-19 ускорили данные процессы в России, что нельзя назвать отрицательной реакцией на происходящие события. По нашему мнению, необходимо не ограничиваться автомобильным транспортом, а создать единую систему электронного документооборота при осуществлении грузоперевозок в России, в которой оформление и сопровождение грузоперевозок станет возможно только в электронной форме документооборота. В том числе необходимо принять соответствующий нормативно-правовой акт, который направлен на регулирование электронного документооборота при осуществлении грузоперевозок на всех типах транспорта, а также в прямых смешанных перевозках (мультимодальных перевозках). Помимо этого, необходимо развивать существующие системы мониторинга состояния грузов.

**Литература**

1. Квитко Ю. Грузы уехали в Сеть. Логистика становится все более цифровой // RG.RU: Российская газета. Спецвыпуск. 2020. № 229(8283) // URL: https://rg.ru/2020/10/11/cifrovoj-format-uvelichil-vozmozhnosti-logistiki-gruzov.html (дата обращения: 21 января 2021 г.).

2. Машинова, А.С. Правовые аспекты внедрения цифровой железной дороги в экономическую систему Российской Федерации// Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности. Сборник научных трудов XIV Международной конференции и XII Международного конкурса научных и научно-методических работ. — 2019. — С. 165—169.

3. Никитский Ю. Цифровизация транспорта // transportrussia.ru: Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета — официальный печатный орган Минтранса

России. 2016 // URL: https://transportrussia.ru/item/4685-tsifrovizatsiya-transporta.html (дата обращения: 21 января 2021 г.).

4. Смирнова, В.В., Правкин, С.А. Проблемы нормативно-правового обеспечения автономного (беспилотного) железнодорожного транспорта// Транспортное право и безопасность. — 2020. — №1(33). — С. 142— 149.

5. Федотова С. Н. Цифровизация транспортно-логистических услуг // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2019. — № 11. — Т. 3. — С. 124-127.

6. Эксперимент по внедрению электронной транспортной накладной и электронного путевого листа // URL: https://e-perevozka.ru (дата обращения: 20 января 2021 г.).

**Сербиненко Екатерина Юрьевна,**
студент Юридического института
Российского университета транспорта

## Анализ основных проблем и путей их решения по использованию механизма «Единое окно»

*Аннотация*. В статье проводится анализ проблемам и рисков, препятствующих внедрению механизма «Единое окно». Особое внимание уделяется путям решения внедрения и использования механизма «Единое окно» в Российской Федерации.

*Ключевые слова:* механизм, «Единое окно», риск, концепция, интегрированная информационная система, стратегия.

**Ekaterina Y. Serbinenko**,
student of the Law Institute of the Russian University of Transport

## Analysis of the main problems and ways to solve them on the use of the «Single window» mechanism»

*Abstract*. The article analyses the problems and risks impeding the implementation of the Single Window mechanism. Particular attention is paid to ways to solve the implementation and use of the Single Window mechanism in the Russian Federation.

*Keywords:* mechanism, Single window, risk, concept, integrated information system, strategy.

Механизм «Единое окно» для торговли может стать важным инструментом упрощения процедур торговли. При условии его эффективного применения с его помощью можно существенно упростить процедуры и формальности, связанные с подачей документов и сбором данных, тем самым позволяя сэкономить драгоценное время и деньги.

Ниже перечислены основные выгоды, которые получат участники от проекта механизма «Единое окно»:

1) государство — рост государственных доходов, соблюдение установленных правил, более эффективное и рациональное распределение ресурсов, улучшение торговой статистики;

2) субъекты торговли — более быстрая таможенная очистка, более прозрачный и понятный процесс таможенного оформления;

3) таможенная служба — более эффективная работа персонала благодаря усовершенствованной инфраструктуре, рост таможенных доходов, более структурированная и контролируемая рабочая среда, и более профессиональное отношение сотрудников к своим обязанностям;

4) экономика в целом — более прозрачная и эффективная деятельность органов власти, а также снижение уровня коррупции [13].

Две тенденции определяют работу по созданию механизма «Единое окно»: политическая и техническая. Политическая подготовка включает в себя усиление политической воли в помощи проекту, переговоры между разными ведомствами о формах сотрудничества. Следует сформировать межведомственную группу руководителей служб, которые принимают решения по построению совместной системы для ее дальнейшего функционирования.

Еще на первом этапе необходимо подготовить концепцию механизма «Единое окно», а потом широкое технико-экономическое обоснование, в котором надо указать окупаемость проекта, оптимальный объем и характер услуг. На начальных этапах необходимо назначить лидирующую организацию. Очень часто эту роль выполняет таможенная служба в силу того, что она отвечает за более чем 60% процедур по контролю международной торговли. Однако необходимо иметь в виду, что лидирующая и осуществляющая организации могут

быть разными. На эту работу приходится большой объем работы по созданию механизма — примерно 80%. Оставшаяся часть работы носит технический характер: для нее необходимо создать межведомственную рабочую группу технических специалистов. Если на эту работу уйдет примерно 20% усилий, то ее можно, в общем, разделить на 10% работы гармонизации данных (приведение определений и классификаторов в соответствие с общими, лучше всего международными стандартами) и последние 10% на создание электронной системы «Единое окно» [10].

Сотрудники контролирующих ведомств видят в создании механизма «Единое окно» угрозу для своих законных и незаконных источников дохода. Эта проблема остается главной помехой для работы по внедрению механизма «Единое окно». Как и в других случаях создания общественного блага, здесь нужна политическая воля и обязывающее решение на высоком уровне.

Во многих странах политический толчок сыграл ключевую роль. В Южной Корее, например, премьер-министр требовал отчетов по выполнению проекта механизма «Единое окно» каждые три месяца, а в США подобный толчок дали меры безопасности после событий 11 сентября 2001 г. [12]

Основными проблемами и рисками, препятствующими внедрению механизма, являются:

1) неопределенные, неконкретные источники финансирования;

2) сжатые сроки исполнения;

3) недостаточное развитие информационных и коммуникационных технологий участников, вовлеченных в процесс ВЭД;

4) неготовность и недостаточность знаний, культурные и ментальные барьеры у участников процесса;

5) неполноценная законодательная база [6].

Особый акцент делается на вопросах совершенствования работы по обеспечению информационной безопасности и технической защиты информации.И основной проблемой для дальнейшего развития в сфере таможенного регулирования является информационное взаимодействие. При этом необходимо выделять три уровня информационного взаимодействия:

— первый уровень — информационное взаимодействие между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенными органами.

— второй уровень — межведомственное информационное взаимодействие на национальном уровне, то есть информационное взаимодействие между органами государственной власти одного государства при совершении таможенных операций на территории одного государства — члена ЕАЭС.

— третий уровень — межведомственное информационное взаимодействие на наднациональном уровне, то есть информационное взаимодействие между органами государственной власти разных государств при совершении таможенных операций на территории нескольких государств — членов ЕАЭС. С этой целью планируется создание Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли ЕАЭС [6].

Интегрированная информационная система внешней и взаимной торговли (далее ИИСВВТ) должна была реализовать механизм «Единое окно», объединяющий на основе международных стандартов обмена данными сегмент Таможенного союза и национальные механизмы «Единое окно» Белоруссии, Казахстана и России. Для создания ИИСВВТ Комиссией Таможенного союза было вынесено решение от 21 октября 2009 г. № 104 «О создании Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли таможенного союза». Впоследствии решением Совета Евразийской экономической комиссии от 22 августа 2017 г. № 100 утверждена Стратегия развития интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза на период до 2025 года, которая является основой для развития ИИС в ЕАЭС [14].

«Цифровая платформа транспортного комплекса как государственный сегмент единого защищенного доверенного пространства на транспорте, поможет обеспечить доступ к государственным сервисам по принципу «единого окна» [19]. В сентябре 2011 г. существовал план запуска автоматической механизма «Единое окно» на базе транспортного узла в порту Усть-Луга. В этих целях между Секретариатом Комиссии Таможенного Союза и ОАО «РЖД» на высшем уровне были подписаны Меморандум о совместном развитии механизма «Единое окно» и Протокол к меморандуму о пилотном проекте ИИСВВТ на основе механизма в информационно-управляющем логистическом центре Октябрьской железной дороги (ИУЛЦ ОЖД). План предусматривал запуск пилотной зоны в конце марта 2012 г. Для этих

целей в Правительстве России было запрошено финансирование под построение интеграционного сегмента, национального российского сегмента плюс эксплуатационные расходы на ИИСВВТ в течение трех лет. К сожалению, данный проект не был реализован [17].

Согласно Рекомендации № 33 ЕЭК ООН для построения механизма «Единое окно» необходима, прежде всего, политическая воля, под которой понимается высочайший уровень администрирования подчиненными министерствами и государственными контрольными органами, способная убедить пограничную службу, ФСБ России, ФТС России, Минтранс, Роспотребнадзор, Россельхознадзор и других действовать совместно в целях упрощения административных формальностей, в том числе в формировании единого компактного перечня сведений, которым обмениваются участники ВЭД и государственные органы через механизм «Единое окно».

Делая выводы, можно сказать, что внедрение механизма «Единое окно» в России — очень сложный процесс, который невозможно осуществить за короткие сроки. Потребуется немало усилий для создания данного механизма. Необходимо устранить все основные проблемы и риски, препятствующие внедрению механизма [13].

Внедрение механизма «Единое окно» считается очень важным событием, которое задействует многих заинтересованных сторон и требует огромных усилий различных участников, выступающих в роли государственных органов, а также участников ВЭД. Однако на данном этапе будут сказываться политические, социальные и культурные условия и традиции, существующие в конкретной стране. Практика показывает, что разные интересы в разных агентствах являются серьезной помехой для осуществления проекта по совместному сбору и распределению информации о торговых потоках. Одна из возможных стратегий для решения этой проблемы — это создание и одобрение более-менее обязательного «мастер-плана». Это общий проектный документ, определяющий развитие системы «Единое окно», который фиксирует задачи и роль каждого учреждения. В нем подробно объясняется, как планировать, создать, развить и обслуживать механизм «Единое окно», какие проблемы и возможные решения существуют. «Мастер-план» является «живым документом», в который можно вносить изменения [2].

Необходимо разработать и применить хорошую коммуникационную стратегию. Организовать активную кампанию для привлечения всех заинтересованных участников из государственного и частного секторов, а также из других государств. Бизнесу также необходимо некоторое время, чтобы адаптироваться к механизму «Единое окно».

Необходимо улучшить обмен информацией между странами, компаниями и таможенными организациями, а также обмен информацией может послужить профилированию и анализу рисков в международной торговле [5].

Нужно сделать акцент на использовании стандартов, принятых в национальном и международном масштабе. Всемирная таможенная организация закончила работу над руководством по заблаговременной подаче информации о товарах, которая является одним из примеров международной стандартизации. Национальные стандарты торговых и транспортных документов обычно создаются для бумажных документов и основанных на них процедурах. Электронные документы необходимо адаптировать к этим процедурам, а также необходимо так перестроить бизнес-процессы, чтобы они способствовали обмену данными электронным путем.

Разработку и развитие международных стандартов для классификации, кодирования и электронного обмена данными осуществляет СЕФАКТ ООН, действующий под эгидой ЕЭК ООН. СЕФАКТ ООН поддерживает и развивает международный стандарт электронного обмена данными ЭДИФАКТ ООН (единственный глобальный стандарт электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте — ЭОД/EDI) [2].

Подавляющее большинство частных компаний, перевозчиков, таможенных служб и других агентств в мире используют стандарт ЭДИФАКТ ООН, который представляет собой набор международных стандартов, справочников и правил электронного обмена структурированными данными (относящимися, в частности, к области коммерции и сервиса) между независимыми компьютеризированными информационными системами. В этом смысле ЭДИФАКТ представляет собой систему международных стандартов для электронного обмена коммерческими данными. Аббревиатура названия расшифровывается следующим образом «*UN/EDIFACT — United Nations rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport*», что на русском

языке звучит как «Правила ООН Электронного Обмена Данными для Администрации, Торговли и Транспорта» [13].

Для поддержки ЭДИФАКТ ООН ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН разрабатывают международный справочник элементов внешнеторговых данных (СЭВД ООН или англ.: *UNTDED*), который обновляется каждые пять лет [2], а также справочник *UNTDID* (или директории ЭДИФАКТ ООН), который обновляется два раза в год.

Кроме того, СЕФАКТ ООН принял ряд Международных рекомендаций, включая рекомендации по международным кодам и классификаторам. Разработан и новый стандарт «ключевых компонентов», который создан для обмена информацией, используя XML: программный продукт для Интернет. Два раза в год (так же, как и *UNTDID*) обновляется «библиотека ключевых компонентов» (*Core Components Library*) (новые версии библиотеки ключевых компонентов (два раза в год) можно получить на веб сайте СЕФАКТ ООН [13].

Другой применяемый стандарт, который необходимо учитывать, — это формуляр-образец для торговых документов (ISO3535), на примере которого построены многие формуляры в разных секторах торговой деятельности, в том числе «единый административный документ» (единая таможенная декларация) Европейского Союза. Важно учитывать еще коды ООН для наименований мест (ЛОКОД ООН / *UN/LOCODE*), видов транспорта и единиц измерения, которые входят как неотъемлемая часть формуляра-образца ООН и «единого административного документа» Евросоюза [1].

В классификаторе ЛОКОД ООН используют пятизначную буквенную систему кодов для сокращенного обозначения пунктов, таких, как порты, аэропорты, внутренние товарные станции и другие пункты, которые являются местами отправки и получения товаров при движении грузов в рамках международной торговли. Код состоит из двух букв, обозначающих страну в соответствии с двухбуквенным кодом ИСО 3166-2, и трех знаков, обозначающих пункт этой страны. Аббревиатура названия расшифровывается следующим образом «*UN/LOCODE — United Nations Code for Trade and Transport Locations*», что на русском языке звучит как «Коды ООН для торговли и транспортных пунктов» [13].

Для согласования и моделирования требуемых данных необходимо сначала собрать элементы сведений (наименования полей в от-

дельных формулярах), проанализировать их, дать точные определения и сравнить.

В Соединенных Штатах и Австралии уже использовали этот алгоритм. Была созвана рабочая группа экспертов разных агентств, которые собрали в таблицах данные из разных формуляров, за которые они отвечают. Они совместно оценили их использование: какие элементы повторяются, а какие являются лишними.

Именно в устранении лишних элементов информации и вообще формуляров, а также в комбинации повторяющихся элементов, которые требуются разными агентствами, состоит цель анализа и перестройки бизнес-процессов.

**Литература**

1. Международная рекомендация № 16 ЕЭК ООН: «ЛОКОД ООН: Коды для торговых и транспортных пунктов» (Женева 1980 г.) (ред. 1988 г.).

2. Международная рекомендация № 33 ЕЭК ООН: «Рекомендация и руководящие принципы по созданию механизма «единого окна» для улучшения эффективного обмена информацией между торговыми организациями и государственными органами» (Нью-Йорк и Женева 2005 г.).

3. Международная рекомендация № 35 ЕЭК ООН: «Выработка правовой основы системы «единого окна» в международной торговле» (Женева 2005 г.).

4. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 г. № 68 «Об Основных направлениях развития механизма “единого окна” в системе регулирования внешнеэкономической деятельности».

5. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 19 «О плане мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма “единого окна” в системе регулирования внешнеэкономической деятельности».

6. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 28 сентября 2015 года № 123 «О Методике оценки состояния развития национальных механизмов «единого окна» [Электронный ресурс]: URL: Официальный интернет-портал правовой информации http://www.garant.ru/ (дата обращения 27.01.2021)

7. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 28 мая 2019 г. № 52 «О детализированном плане на 2019 год по выполнению плана мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма “единого окна” в системе регулирования внешнеэкономической деятельности».

8. Распоряжение Правительства РФ от 30 марта 2017 г. № 583-р «Об утверждении Концепции создания национального сегмента Российской Федерации интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза».

9. Постановление Правительства РФ от 12 мая 2017 г. № 561 «О реализации Основных направлений развития механизма “единого окна” в системе регулирования внешнеэкономической деятельности».

10. Дмитриева, О. А. Международная практика использования механизма «Единое окно» / О. А. Дмитриева, Е. А. Сербиненко // Вестник Юридического института МИИТ. — 2020 — № 4 (32) — С. 64—71.

11. Дмитриева, О. А. Российская Федерация как субъект международного сотрудничества в сфере противодействия незаконному обороту наркотиков / О. А. Дмитриева, Е. Н. Рудакова, Е. Ю. Сербиненко // Вестник Юридического института МИИТ — 2019 — № 4 (28) — С. 48—52.

12. Официальный сайт Евразийского экономического союза // http://www.eaeunion.org/, (дата обращения: 26 января 2021 г.).

13. Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации // URL: http://www.ved.gov.ru/single_window/ (дата обращения: 15 января 2021 г.).

14. Официальный сайт СЕФАКТ ООН И ЕЭК ООН // URL: http://www.unece.org/cefact/ (дата обращения: 15 января 2021 г.)

15. ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН // URL: http://tfig.unece.org/RUS/contents/org-unece-with-uncefact.htm (дата обращения: 15 января 2021 г.)

16. Единое окно» как один из наиболее действенных инструментов упрощения процедур торговли // URL: http://customsforum.ru/news/opinion/edinoe-okno-kak-odin-iz-naibolee-deystvennykh-instrumentov-uproshcheniya-protsedur-torgovli-543827.html (дата обращения: 19 января 2021 г.).

17. «Единое окно» как инструмент упрощения процедур международной торговли // URL: http://rta.customs.ru/nrta/attachments/3424_doklad_eksperta_edin_oknu_2018.pdf (дата обращения: 1 февраля 2021 г.).

18. Механизм «единого окна» — по-прежнему далекая мечта // URL: http://logirus.ru/articles/interview/ tri_plana_togo_kto_ranshe_sdokhnet/ (дата обращения: 5 января 2021 г.).

19. Власов, А. В. Блокчейн как технология обеспечения цифровой трансформации транспорта: экономико-правовые аспекты / А. В. Власов, В. Е. Чеботарев // Вестник Академии права и управления. — 2019. — № 2(55). — С. 66—72.

**Сысоев Артем Александрович,**
студент Юридического факультета Финансового университета при Правительстве РФ

# Искусственный интеллект в борьбе с распространением COVID-2019: правовое регулирование, проблемы, тенденции

*Аннотация*. В статье анализируется вклад искусственного интеллекта в борьбе с коронавирусной инфекцией. Рассматриваются технологии, применяемые в борьбе с вирусом. Также в статье отражается зарубежный опыт правового регулирования искусственного интеллекта, и выделяются пробелы Российского законодательства. В работе излагается один из вариантов решения вопросов проблемы правового регулирования искусственного интеллекта в борьбе с распространением COVID-19.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, COVID-19, пандемия, борьба с инфекцией, правовое регулирование.

**Artem A. Sysoev**,
student of the Faculty of Law of the Financial University under the Government of the Russian Federation

# Artificial intelligence in the fight against the spread of COVID-2019: legal regulation, problems, trends

*Abstract*. The article analyzes the contribution of artificial intelligence in the fight against coronavirus infection. The technologies used in the fight against the virus are considered. The article also reflects the foreign experience of the legal regulation of artificial intelligence and highlights the gaps in Russian legislation. The paper presents one of the options for solving the problem of legal regulation.

*Keywords:* artificial intelligence, COVID-19, pandemic, infection control, legal regulation.

Новое заболевание, вызванное коронавирусом (COVID-19), вызвало хаос во всем мире, затронуло каждого человека. С момента обнаружения первых случаев болезнь распространилась почти на все страны, в результате чего на середину июля 2020 г. по статистике Всемирной организации здравоохранения погибло более 580 тыс. че-

ловек из почти 13 379 000 подтвержденных случаев[1]. Правительства многих стран предложили активно вмешивались для смягчения последствий пандемии COVID-19. Наука и технологии внесли значительный вклад в реализацию этой политики в это беспрецедентное время. Например, роботы используются в больницах для доставки еды и лекарств пациентам с коронавирусом, а дроны используются для дезинфекции улиц и общественных мест. Многие исследователи-медики спешат изучить лекарства для лечения инфицированных пациентов, в то время как другие пытаются разработать вакцины для предотвращения вируса. Исследователям информатики удалось выявлять инфекционных пациентов на раннем этапе, используя методы, которые могут обрабатывать и понимать данные медицинской визуализации, такие как рентгеновские снимки и компьютерная томография (КТ). Эти вычислительные методы являются частью искусственного интеллекта (ИИ), который успешно применяется в различных областях. В этой статье основное внимание уделяется роли технологий искусственного интеллекта в борьбе с COVID-19

Недавние достижения в области ИИ внесли значительный вклад в улучшение жизни людей, и поэтому существует твердое убеждение, что Правительства будут использовать ИИ везде, где это возможно, чтобы помочь победить в этой сложной битве с инфекцией.

Прежде чем перейти к разработки вопроса, стоит сказать, что же такое искусственный интеллект. В нашем законодательстве звучит такое определение: искусственный интеллект — комплекс технологических решений, позволяющий имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые, как минимум, с результатами интеллектуальной деятельности человека. Комплекс технологических решений включает в себя информационно-коммуникационную инфраструктуру (в том числе информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, иные технические средства обработки информации), программное обеспечение (в том числе, в котором ис-

[1] Панель мониторинга ВОЗ по коронавирусной болезни (COVID-19) // URL: https://covid19.who.int/ (дата обращения: 28 января 2021 г.).

пользуются методы машинного обучения), процессы и сервисы по обработке данных и поиску решений[1].

Как же искусственный интеллект может помочь в борьбе за возвращение к нормальному образу жизни людей?

Совсем недавно на базе *IOS* и *Android* была разработана система на основе ИИ, которая отслеживает контакты больных с коронавирусом под названием — *COVID* трекер. Система работает так: если больной находился рядом, то система автоматически по сети *Bluetooth* передает информацию на ваш телефон и сообщает вам о том, что вы контактировали с больным. Все смартфоны, на которых установлено приложение, обмениваются данными по *Bluetooth*. Программа ищет и запоминает данные устройств в радиусе 10 метров. Как только у человека будет обнаружен коронавирус в течение двух последних недель, на ваш телефон придет уведомление с датой контакта. Если диагноз подтвердился у вас, то вы можете отправить его анонимно через программу. По заверению политики конфиденциальности приложение не обрабатывает персональные данные и поэтому не регулируется Федеральным законом «О персональных данных».

Россия пока что находится на начальном уровне внедрения подобных технологий, в первую очередь по причине отсутствия правового регулирования такой технологии. Кто будет нести ответственность в случае ошибок ИИ? Как будет происходить финансирование? Кто и как будет оценивать деятельность подобных технологий? Эти вопросы будут задаваться, и пока что у законодателя нет ответов. Если говорить о современном состоянии законодательства РФ в сфере ИИ, то на сегодняшний день оно не может быть признано удовлетворительным. В текущем гражданско-правовом регулировании ИИ как технология и «умный» робот может выступать в нескольких статусах — как предмет товарооборота (вещь), объект авторских прав (программа), источник повышенной опасности (потенциально опасная вещь), то есть вопрос о наделении его деликтоспособностью в рамках существующей системы права не возможен. В этих условиях внесения от-

[1] Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации — городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона “О персональных данных”».

дельных поправок в Гражданский кодекс Российской Федерации явно недостаточно.

Хотелось бы обратиться к зарубежному опыту, как правового регулирования, так и применения технологий в борьбе с COVID-19.

В Южной Корее в 2008 г. был принят закон «О содействии развитию и распространению умных роботов». Хотя содержание и суть данного документа не позволяют признать его регулирующим общественные отношения в рассматриваемой сфере актом. Документ направлен на стимулирование развитие «умной» робототехники. Вместе с тем, в законе содержится несколько значимых понятий и определений.

Так, определено, что «умный робот» — «механическое устройство, которое самостоятельно воспринимает внешнюю среду, распознает обстоятельства, в которых работает, и движется самостоятельно». Одновременно в законе декларируется возможность государства принять специальный закон, регулирующий этические нормы развития робототехники, которым должны следовать разработчики, производители и пользователи умных роботов.

Отметим, что южнокорейский закон был первой инициативой по выработке стратегии по ИИ. Если 2017 г. пять стран приняли Национальную стратегию ИИ, то в течение 2018—2019 гг. их стало уже 307.Так, в ОАЭ, КНР, Франции, Швеции, Мексике, Сингапуре, Японии и Германии разработаны Стратегии в сфере ИИ.

Как же страны используют ИИ в борьбе с коронавирусом?

Можно сказать о начальных этапах разработки ИИ лекарственных препаратов, которые помогут найти наиболее подходящий способ лечения от последствий COVID-19. Крупнейшие IT-гиганты Поднебесной *Alibaba* и *Tencent* создали научные центры по разработке и применению диагностического оборудования на базе ИИ. По подсчетам международной исследовательской фирмы IDC, рынок медицинских услуг КНР на базе ИИ к 2020 г. достиг 930 млн долл.

Пандемия COVID-19 значительно повлияла на жизнь людей по всему миру, и количество смертей, связанных с этой болезнью, продолжает расти во всем мире. Хотя технологии искусственного интеллекта вошли в нашу повседневную жизнь с большим успехом, они также внесли свой вклад в помощь людям в жесткой борьбе с COVID-19.

По сравнению с пандемией испанского гриппа 1918 г., к счастью, сейчас мы живем в эпоху экспоненциальных технологий. Когда все, организация и правительства изо всех сил стараются победить пандемию, возможности ИИ должны быть полностью использованы. Так, ИИ может быть использован для действий по обеспечению готовности и реагированию на беспрецедентный национальный и глобальный кризис. Например, ИИ можно использовать для создания более эффективных роботов и автономных машин для дезинфекции, работы в больницах, доставки еды и лекарств пациентам. Инструменты НЛП на основе искусственного интеллекта могут использоваться для создания систем, которые помогают понять реакцию общества на стратегии вмешательства, например, изоляцию и физическое дистанцирование, для выявления таких проблем, как психическое здоровье и социальная тревога, и для помощи правительствам в разработке более эффективной государственной политики.

Искусственный интеллект может использоваться для искоренения фейковых новостей на платформах социальных сетей, чтобы обеспечить четкую, ответственную и надежную информацию о пандемии.

Подводя итог необходимо сказать, что много еще предстоит сделать, главное не торопиться, стоит подойти к вопросу осторожно, проработать все возможные вопросы и проблемы. Видится целесообразным принятие отдельного федерального закона по данному вопросу, но не обособленно от иностранных партнеров, а совместно, создав единую комиссию, которая создаст проработанный законодательный акт, который будет регулировать сложную систему ИИ.

**Угланова Елизавета Сергеевна,**
студентка Юридического факультета
Финансового университета при Правительстве РФ

## Кризис стабильности национального и технологического суверенитета в аспекте современных глобальных проблем человечества

*Аннотация*. Рассмотрены причины кризиса национального и технологического суверенитетов. Использование искусственного интеллекта в борьбе

с глобальными проблемами человечества. Существенные минусы искусственного интеллекта. Представлены основные пути решения глобальных проблем человечества.

*Ключевые слова:* искусственный интеллект, технологичексий суверенитет, терроризм.

**Elizaveta S. Uglanova**,
student of the Faculty of Law of the Financial University
under the Government of the Russian Federation

## The crisis of stability of national and technological sovereignty in the aspect of modern global problems of mankind

*Abstract*. The reasons for the crisis of national and technological sovereignty are considered. Using artificial intelligence in the fight against the global problems of humanity. Significant disadvantages of artificial intelligence. The main ways of solving the global problems of mankind are presented.

*Keywords:* artificial intelligence, technological sovereignty, terrorism.

По нашему мнению, в 2021 г. необходимо поднимать проблемы национального и технологического суверенитета. Сейчас не сложно заметить кризис данных институтов, которые являются определяющими в современном мире. Под национальным суверенитетом следует понимать независимость государства, власти на внутренней так и на внешней аренах. В эпоху Интернета, социальных сетей трудно представить современность без технологического суверенитета государства, то есть без возможности государства самостоятельно обеспечивать себя необходимыми информационным инновациями, сохранять преимущество над теми инновациями, которые созданы данной страной. Оба компонента, которые выше представлены формируют стабильность государства при столкновении с глобальными проблемам человечества.

Нужно сделать акцент на роль в данном механизме искусственного интеллекта, на то как он связан с национальным суверенитетом и технологическим суверенитетом. Искусственный интеллект— это способность информационной системы создавать новое на основе тех задач и целей, которые поставил человек. Прежде всего перед искусственным интеллектом ставят те задачи, которые человек не может

выполнить сам с быстрой скоростью. Сейчас можно увидеть тенденцию внедрения инноваций в борьбе с такими проблемами как терроризм, война и мир, разоружение стран.

**Проблема терроризма.** Появление Интернета, гаджетов и различных мессенджеров не всегда стоит воспринимать положительно. Необходимо понимать, что появление выше перечисленного вдвойне опаснее, если находится в руках террористов. Можно увидеть немало случаев вербовки людей, «перекачки» денежных средств по виртуальным каналам.

Сергей Лебедев— председатель Исполнительного комитета СНГ, в сентябре 2019 г. принял участие в конференции «Борьба с терроризмом при помощи инновационных подходов и использования новых и новейших технологий». С. Лебедев отметил, что с увеличением доступа к совершенным технологиям, тем террористические организации адаптируют инновации под себя. Что ведет к вербовке и сбору финансовых средств. Необходимо отметить, что СНГ в борьбе с терроризмом основывается на нормативно-правовой базе и согласованной системе сотрудничества компетентных органов, которые совершенствуются в соответствии с запросами и требованиями времени.

**Проблема войны и мира.** Не стоит забывать, что сам искусственный интеллект может стать причиной противоречий стран. В настоящее время ООН сталкивается с проблемами в области кибербезопасности, развития искусственного интеллекта и потенциально вредоносного использования космического пространства. В эпоху технической революции жизненно важно, чтобы международное сообщество действовало на опережение и не допускало использования технологий в злонамеренных целях.

Многие в XXI в. слышали такое понятие, как «цифровые войны». Они подразумевают под собой лидерство в информационном пространстве

Гонка за мировое лидерство набирает обороты, сейчас сложно оценить, кто занимает первое место в сфере искусственного интеллекта. Если говорить о мировой прибыли, то в ближайшие два года оценивается в 16 трлн долл., причем большая доля достанется именно двум информационным державам США и Китаю.

В чем заключается вся проблема, а в том, что гонка за мировое лидерство может перерасти в реальные человеческие жертвы.

Сейчас многие страны стремиться внедрить искусственный интеллект в военное дело, что тоже вызывает опасения.

Сейчас можно выделить две основные проблемы, связанные с искусственным интеллектом в военном деле. Машины на протяжении всей истории были оружием, средством для победы. Но новая реальность диктует свои правила, в данном вопросе стоит поднять вопрос об автономном оружии, в основе которого находится искусственный интеллект. Это оружие часто называют «роботы-убийцы». Суть вся в том, что роботы не спросят у человека о своем назначении, они сами смогут «осознавать» цели, задачи. Данная перспектива вызывает множество моральных, юридических и других проблем.

1. Отсутствие надежного контроля, который доступен всем странам. *Meaningful Human Control* (значимый человеческий контроль) — эта проблема сегодня замечена общественностью. Ее обсуждают в рамках Конвенции о запрещении или ограничении применения конкретных видов обычного оружия (*Convention on Certain Conventional Weapons, CCW*)

Этот контроль дает людям возможность понять людям состояние неконтролируемого оружия, время вмешательства в систему искусственного интеллекта. Также огромный плюс данного контроля подобный вид контроля делает реальным наложение к уголовной ответственности, также он позволяет закрыть пробел в подотчетности, создаваемый самим оружием для выбора и поражения целей без участия человека в контуре.

2. *Strategic stability* — автономные вооружения сегодня приобретают потенциал для того, чтобы влиять на стратегическую стабильность. Они позволяют увеличить проекцию силы, они делают океаны более транспарентными, и в перспективе смогут обнаруживать и преследовать атомные подводные лодки с баллистическими ракетами (ПЛАРБ), что поставить под сомнения ядерные потенциалы

Если говорить о взаимоотношениях США и России в сфере стратегической стабильности, то следует понимать, что она выгодна для обеих сторон. Но для соглашения сторон существуют некоторые «барьеры»:

1) обе стороны не смотрят на будущее, они представляют только свое будущее, но не будущее контрагента;

2) между сторонами отсутствует доверие.

Ракеты НАТО очень близко к территории России, что не вызывает доверия у России;

3) обе стороны не идут на компромиссы

Соединенные Штаты высказали Правительству РФ, что они не могут ограничения его возможностей противоракетной обороны, «которые предназначены для защиты от ограниченные атаки от баллистических ракет. Россия, со своей стороны, попросила предоставить юридически обязательные гарантии, но также указала, что таких гарантий может быть недостаточно.

Что необходимо сделать в данном аспекте государствам:

- принять международный юридически обязывающий документ, запрещающий разработку, производство и использование полностью автономного оружия;
- принять национальные законы или политику, устанавливающие аналогичные запреты на полностью автономное оружие.

**Проблема разоружения стран.** С 2017 г. Российская Федерация плавно сокращает свои расходы на военное оружие. США затрачивает гораздо большие деньги на данное удовольствие, очевидно, что у России нет таких финансовых возможностей. Президент Владимир Путин в интервью итальянской газете *Correra Della Serra* 4 июля 2019 г. сказал, что Россия тратит на оборону 48 млрд долл., а военный военные расходы США равны 700 млрд долл. Какая тут может быть гонка вооружений, отметил Владимир Владимирович. Главной задачей России является обеспечение своего национального суверенитета, и в мир новых технологий использование искусственного интеллекта как раз будет кстати, но проблема в том, не перерастет ли это в борьбу «между искусственными интеллектами» ведущих стран.

Сегодня в мире разворачивается процесс, который ученые называют «технологическим диктантом», то есть если у одной сильной державы появляется новое оружие, другая страна стремиться получить технологию или изобрести что-то новое свое, при этом каждое государство имеет право на свои собственные инновации, на их секретность, то есть на технологический суверенитет

Государства, участвующие в «технической гонке», рассчитывают на победу, но стоит сказать, что 1945 г. не повториться, когда США были единственной страной, обладавшей ядерным оружием. Потому что сейчас невозможно добиться военного или технологического пре-

восходства. Наоборот происходит развитие международной безопасности. Государства также создают единую экономическую территорию в процессе экспорта и импорта, имеют тесные экономические связи, взаимозависимость. Военные технологии заставляют тратить деньги на новые принципы, то есть искусственный интеллект.

Но не стоит рассматривать все перспективы так радостно и благополучно, любая техника может выйти из-под контроля, оружие, основанное на искусственном интеллекте может стать неисправным. Стоит помнить, что именно ИИ может нарушить национальный суверенитет другой страны, что может привести к войне. Хотим заметить, что можно и было бы актуально средства, потраченные для вооружения вложить на решение острых глобальных проблем, которых в мире множество: экология, исчерпание био- и энергоресурсов, бедность, миграция.

В заключение не обходимо сказать, что Государственный суверенитет очень важен, он даже выше, чем технологический. В 2020 году Президент Владимир Путин выразил надежду, что искусственный интеллект не сможет стать президентом, потому что ИИ не настоящий, нет чувств, сердца, эмоций, именно президент гарант конституции и защитник суверенитета. ИИ не сможет понять интересы граждан, что очень важно, также он находится под большим влиянием лиц, которые имеют свои цели, что не есть хорошо, ведь это всего лишь программа без собственного мнения.

Искусственный интеллект по своей природе очень противоречивое явление: с одной стороны, он помощник человека в борьбе с глобальными проблемами человечества, с другой — создатель. Идея ИИ сейчас очень актуальна во многих развитых странах, каждая из которых стремится произвести что-то свое, индивидуальное, но при этом выгодно для себя продать другому государству. Именно здесь встает вопрос о технологическом суверенитете, о возможных правах государства-контрагента на данную инновацию. Технологический суверенитет несомненно связан с государственным суверенитетом, потому что в аспекте глобальных проблем человечества наступает кризис обоих институтов, подрывается авторитет государства, происходит присвоение инноваций. Прежде всего необходимо на этапе 2021 г. государствам найти взаимопонимание, чтобы искусственный интеллект не стал причиной нарушения государствами суверенитета другой страны, другой территории.

**Рыбакова Анастасия Анатольевна,**
студент Юридического института
Российского университета транспорта

# Упрощенный таможенный коридор (проект «Зеленый коридор»). Реализация проекта «Зеленый коридор» между Россией и Индией

*Аннотация*. Цель работы — рассмотрение проекта «Зеленый коридор» на примере взаимодействия между Россией и Индией. Осуществлением данного проекта занимается таможенная служба Российской Федерации. Помогают ей таможенные администрации зарубежных стран, не являющиеся членами ЕАЭС. Основанием для выполнения проекта являются двусторонние договора таможенных служб международного уровня. Цель проекта — формирование благоприятных торговых условий между Россией и определенными зарубежными странами. В рамках проекта расставляются приоритеты при реализации таможенных операций, не принимаются в работу некоторые формы контроля, используемые в таможенном деле (таможенный досмотр).

*Ключевые слова:* упрощение торговли, таможенные операции, международное таможенное сотрудничество, таможенный контроль, таможенное декларирование.

**Anastasia A. Rybakova**,
student of Law Institute of Russian University of Transport

# Simplified customs corridor (the project «Green corridor»). The green corridor project is implemented by Russia and India

*Abstract*. The purpose of the work is to consider the Green Corridor project on the example of cooperation between Russia and India. The project is implemented by the Customs Service of the Russian Federation in cooperation with the customs administrations of foreign states that are not members of the EAEU, on the basis of bilateral international Agreements of the customs services. The project is aimed at creating favorable conditions for trade between the Russian Federation and the relevant foreign states, and provides for a priority procedure for performing customs operations, and the non-use of certain forms of customs control (customs inspection).

*Keywords:* trade facilitation, customs operation, international customs cooperation, customs control, customs declaration.

Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» относят к функциональной компетенции национальных таможенных органов создания различного рода условий для роста экономических отношений с иностранными партнерами, в том числе, по ускорению процесса товарооборота, его расширению[1].

Необходимость нивелирования бюрократических и организационно-правовых издержек при реализации таможенного контроля, трансформации подхода к эффективному таможенному администрированию, обусловили, в частности, формирование и введение упрощенного процессуального порядка таможенного контроля, отвечающих деловым критериям, надлежащим образом выполняющих обязанности по таможенному декларированию. Указанная концепция получила наименование «Зеленый коридор» и направлена, в первую очередь, на создание сбалансированной системы контроля, сопряженного, с одной стороны, с повышением пропускной способности национальной таможни, с другой, обуславливающей одновременное сокращение сомнительных таможенных операций, рисков импорта контрабанды, ускорение транзитных процедур.

Базисом для воплощения проекта в жизнь является обмен данными между службами таможни разных государств о продукции, транспортных средствах, которые применяются для перевозки на международном уровне. Указанную информацию предоставляет экспортер в таможенную службу своего государства после изготовления определенной партии товаров. Таможенная служба государства, осуществляющего экспорт, предоставляет данные из экспортной декларации согласно зафиксированному объему, формату службе государства-импортера.

Для распознания партии продукции применяется Уникальный номер партии товара (*Unique consignment reference number — UCR*). Его формирование происходит согласно требованиям *WCO* (Рекомендация *WCO* от 26 июня 2004 г. *Concerning UCR for customs purposes*)[2]. В

[1] *Самолаев Ю. Н.* Логистическая парадигма таможни XXI века // Зеленый коридор. 2019. №. 1. С. 38.

[2] См.: WCO Unique Consignment reference (UCR) // URL: http://www.wcoomd.org/ (дата обращения: 2 февраля 2021 г.).

*UCR* может быть около 35 символов, указывается полный номер декларации на товары, код страны, экспортирующей продукцию. Таможенная администрация зарубежного государства, занимающаяся экспортом, сообщает номер *UCR* экспортеру, заранее его предоставляет вместе с утвержденным перечнем данных службе таможни страны, принимающей продукцию.

*UCR* нужен для проведения таможенных операций в отношении ввозимой товарной партии перевозчиком и импортером. Данные об этом номере фиксируются в таможенной декларации. Благодаря ему таможенный орган государства-импортера может осуществить сверку данных, предоставленных таможенной службой государства-экспортера, с информацией, указанной в декларации на товары.

Служба таможни государства-импортера на основе информации о партии товаров, которую передала таможенная служба страны-экспортера, осуществляет перечень таможенных операций в рамках установленного порядка, не проводит таможенный досмотр, осуществляет его при необходимости в первоочередном порядке[1].

Сегодня таможенная служба России принимает участие вместе с таможенной службой Индии в проекте «Зеленый коридор». Его цель — облегчение процесса перемещения товаров. Он подразумевает осуществление взаимодействия между организациями, экспортирующими и импортирующими продукцию, службами таможни двух государств.

Указанный проект касается любого вида транспорта и полного перечня товаров[2]. Стать его участниками имеют право добросовестные организации из Индии и России, подписавшие взаимные соглашения на поставку продукции. Для осуществления информационного обмена индийские и российские таможенные администрации заранее устанавливают списки организаций, способных заниматься экспортом, импортом.

Изучим принцип работы проекта «Зеленый коридор»[3].

1. Экспортер высылает в таможенную службу государства информацию о поставке товаров, подлежащих экспорту.

[1] URL: https://customs.gov.ru/ (дата обращения: 2 февраля 2021 г.).
[2] URL https://customsforum.ru/ (дата обращения: 2 февраля 2021 г.)
[3] URL https://buryatia.tpprf.ru/ru/ (дата обращения: 2 февраля 2021 г.).

2. Таможенный орган отправляющей стороны осуществляет таможенный контроль, присваивает набору полученных данных уникальный идентификационный номер (УИН), в состав которого входят коды из букв государства отправления, номера экспортной декларации на товар (до 35 знаков).

3. Таможенный орган отправляющей стороны передает информацию о УИН экспортеру таможенной службе государства назначения.

4. Экспортер отправляет УИН:

— перевозчику, которые сообщает УИН должностному лицу таможенного органа на пункте пропуска при предоставлении ему всех документов, требуемых для проведения таможенных операций;

— получателю для указания его в декларации на товары.

Участники проекта «Зеленый коридор» получают ряд преимуществ:

— приоритетный порядок совершения таможенных операций;

— неиспользование некоторых форм таможенного контроля;

— выборочное использование мер, направленных на минимизацию рисков при прибытии и таможенном декларировании благодаря применению системы управления рисками предварительной информации от службы таможни государства отправления;

— ускорение выполнения таможенных операций при декларировании.

Подводя итоги, можно сказать о том, что проект «Зеленый коридор» — это комплекс упрощений на государственном уровне, возникающих при осуществлении таможенных операций: ввозе продукции, заявлении таможенной процедуры, таможенном контроле до выпуска товаров. Все эти меры позволяют добиться товарооборота между участниками ВЭД, увеличить результативность проводимого таможенного администрирования, развить отношения мирового характера, усилить степень взаимного доверия между партнерами.

Таможенные администрации России и Индии достигли договоренности по поводу начала осуществления проекта «Зеленый коридор» на ввоз индийской продукции на рынок России и наоборот. Участники проекта утвердили следующие критерии для экспортеров: добросовестность и низкий уровень риска, высокий объем поставок (более 50 за год), отсутствие нарушений законов в сфере таможенного дела.

**Харланов Роман Львович,**
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта

# Административное-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения информационной безопасности на транспорте

Аннотация. Раскрывается вопрос обеспечения информационной безопасности на транспорте и роли государственных органов, уполномоченных на решение соответствующих задач. Формулируются выводы об основных задачах государственных органов, уполномоченных на решение задач по обеспечению информационной безопасности с учетом новых вызовов и угроз, которые, прежде всего, обусловлены мощнейшим развитием сквозных цифровых технологий.

*Ключевые слова:* критическая информационная инфраструктура, транспорт, обеспечение информационной безопасности, вызовы и угрозы информационной безопасности, организационные меры по обеспечению информационной безопасности.

**Roman L. Kharlanov,**
graduate student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

# Administrative and legal regulation of the activities of federal executive authorities in the field of information security in transport

*Abstract*. The article reveals the issue of ensuring information security in transport and the role of state bodies authorized to solve relevant problems. Conclusions are formulated about the main tasks of state bodies authorized to solve tasks to ensure information security, taking into account new challenges and threats, which, first of all, are due to the most powerful development of end-to-end digital technologies.

*Keywords:* Critical information infrastructure, transport, information security, challenges and threats to information security, and organizational measures to ensure information security.

В числе основных угроза государственной и общественной безопасности Стратегией национальной безопасности Российской Феде-

рации названа деятельность террористических и экстремистских организаций, направленная на насильственное изменение конституционного строя Российской Федерации, дестабилизацию работы органов государственной власти, уничтожение или нарушение функционирования военных и промышленных объектов, объектов жизнеобеспечения населения, транспортной инфраструктуры, устрашение населения, в том числе путем завладения оружием массового уничтожения, радиоактивными, отравляющими, токсичными, химически и биологически опасными веществами, совершения актов ядерного терроризма, нарушения безопасности и устойчивости функционирования критической информационной инфраструктуры Российской Федерации. В этом ряду обращают на себя внимание взаимосвязанные аспекты — транспортная инфраструктура и критическая информационная инфраструктура Российской Федерации.

Понятие критической информационной инфраструктуры (КИИ) составляют собственно объекты критической информационной инфраструктуры, а также сети электросвязи, используемые для организации взаимодействия таких объектов. При этом транспортная сфера выступает важнейшей составляющей критической информационной инфраструктуры.

Применительно к транспорту актуальность и своевременность вопросов защиты информационной инфраструктуры не вызывает сомнений. Безусловно, все участники транспортной инфраструктуры потенциально являются субъектами критической информационной инфраструктур и подпадают под действие Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» [1] на основании принадлежности к сфере деятельности. Нельзя не согласиться, что «всем предприятиям, функционирующим в сфере транспорта, нужно создавать и поддерживать эффективные системы безопасности» [http://www.itsec.ru/articles/pochemu-subekty-transportnoj-infrastrukturyzaderzhivayut-ispolnenie-zakona-o-kii (дата обращения 10.03.2021)].

Вопросам цифровизации и развития государственной информационной системы обеспечения информационной безопасности транспортной безопасности Минтрансом России уделяется много внимания, что подтверждается и данными о реализации Транспортной стратегии на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

В этой связи подчеркнем значение сформированной Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Данная система как раз предназначена для информационного обеспечения деятельности федеральных органов исполнительной власти по реализации установленных государством правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, включает в том числе и автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале[1]. Изначально задача по разработке и внедрению единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе ее базовой информационно-телекоммуникационной инфраструктуры и автоматизированных централизованных баз данных, в том числе персональных данных о пассажирах была поставлена в утвержденной в 2010 г. распоряжением Правительства РФ Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте.

Генеральная цель ЕГИС ОТБ предполагает последовательный комплексный охват целого ряда задач по сбору, накоплению и обработке с использованием современных информационно-коммуникационных технологий информации в интересах:

— информационной поддержки деятельности должностных лиц Минтранса России, подведомственных ему федеральных агентств и службы, принимающих решения по вопросам транспортной безопасности;

— информационного обеспечения деятельности уполномоченного органа по формированию государственной политики, разработке проектов законодательных и иных нормативных правовых актов в области транспортной безопасности и нормативно-правовому обеспечению деятельности органов государственной власти и хозяйствующих субъектов в области транспортной безопасности;

— информационного обеспечения текущей деятельности подразделений Минтранса России и подведомственных ему федеральных агентств и службы в области транспортной безопасности;

[1] *Целуйко А. В., Петроченко В. В*. Вопросы информационного обеспечения транспортной безопасности в условиях современности // Транспортное право. 2017. № 4. С. 28—31.

— информационного обеспечения деятельности уполномоченных Правительством РФ федеральных органов исполнительной власти в области транспортной безопасности в рамках установленной сферы деятельности, в том числе связанной с обработкой персональных данных о пассажирах всех видов транспорта.

Еще один немаловажный вопрос — мониторинга информационной безопасности в транспортной инфраструктуре. Важно создания эффективного механизма такого систематического мониторинга, с оценкой ситуации и предупреждением возможных вызовов и угроз. Также на повестке дня — создание эффективных стандартов информационной безопасности в гражданской авиации и не только.

В целом комплекс основных задачах государственных органов, уполномоченных на решение задач по обеспечению информационной безопасности на транспорте с учетом новых вызовов и угроз, обусловленных в том числе мощнейшим развитием сквозных цифровых технологий, требует комплексного подхода к их эффективному выполнению.

**Пименов Александр Николаевич,**
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта

## Актуальные проблемы административно-правового регулирования обеспечения информационной безопасности

*Аннотация*. Анализируются особенности административной ответственности за нарушение законодательства РФ в области защиты персональных данных, что особенно актуально в условиях цифровизации, развития биометрической идентификации, внедрения цифровых, имунных паспортов в условиях пандемии. Делается вывод об обоснованности позиции законодателя, с учетом опыта многих зарубежных стран, об увеличении штрафов за некорректную обработку персональных данных.

*Ключевые слова:* персональные данные, биометрические персональные данные, административная ответственность, цифровизация, цифровой паспорт.

**Alexander N. Pimenov**,
graduate student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

# Current problems of administrative and legal regulation of information security

*Abstract*. The article analyzes the features of administrative responsibility for violation of the legislation of the Russian Federation in the field of personal data protection, which is especially important in the context of digitalization, the development of biometric identification, the introduction of digital, immune passports in a pandemic. The conclusion is made about the validity of the position of the legislator, taking into account the experience of many foreign countries, about the increase in fines for incorrect processing of personal data.

*Keywords:* personal data, biometric personal data, administrative responsibility, digitization, digital passport.

В очередной раз, с конца марта 2021 г., изменено законодательство, определяющее административную ответственность за нарушения в области персональных данных и безопасности Рунета. Реформирование законодательства в данной сфере актуально и своевременно именно сегодня, в период цифровизации, развития биометрической идентификации, внедрения цифровых, имунных паспортов в условиях пандемии. В целом административная ответственность за нарушения в области персональных данных установлена:

— за нарушение правил обработки персональных данных;

— неисполнение обязанностей при взаимодействии с гражданином — субъектом персональных данных;

— невыполнение требований по защите персональных данных;

— неисполнение обязанностей при взаимодействии с Роскомнадзором.

В целом нарушения в области персональных данных — чувствительная сфера, напрямую связанная с информационно-психологической безопасностью личности [2, с. 28—31].

Согласимся с выводом В. Е. Степенко и А. Г. Суханова о том, что «в условиях стремительного развития информационных и коммуникационных технологий надлежащее и эффективное правовое регулирование информационных правоотношений является одной из важ-

нейших задач современной науки административного права. Особая актуальность решения проблем, возникающих в информационной сфере, напрямую связанная с обеспечением информационной безопасности нашей страны, обусловлена закреплением в административном законодательстве ответственности за совершение информационных правонарушений» [1, с. 43].

Согласно нормам Федерального закона от 24 февраля 2021 г. № 19-ФЗ законодатель масштабно подошел к вопросу увеличения штрафов, подходов к сроку давности. Так, в отличие от ранее действующей нормы о сроке давности в три месяца, давность увеличена до года (ст. 13.11 КоАП РФ).

Что касается конкретных изменений относительно ряда административных правонарушений, необходимо отметить следующие существенные изменения. Так, на смену предупреждению и штрафу за обработку личных данных в незаконных случаях должностных лиц и индивидуальных предпринимателей будут штрафовать на сумму от 10 тыс. до 20 тыс. руб., а компании — от 60 тыс. до 100 тыс. руб. (в два раза больше размера ранее). Введены штрафы и за повторные нарушения.

Увеличены штрафы за обработку персональных данных без письменного согласия гражданина в тех случаях, когда оно обязательно. Размеры штрафа для должностных лиц и индивидуальных предпринимателей — от 20 тыс. до 40 тыс. руб., для компаний — от 30 тыс. до 150 тыс. руб. Появился и состав о повторном нарушении со значительным повышением размера штрафа.

А в случае необеспечения неограниченного доступа к политике по обработке персональных данных или к информации о выполняемых требованиях к их защите, штраф составит: для должностных лиц — от 6 тыс. до 12 тыс. руб.; индивидуальных предпринимателей — от 10 тыс. до 20 тыс. руб.; компаний — от 30 тыс. до 60 тыс. руб. Для сравнения — до внесения изменений в КоАП РФ было предупреждение и штраф был в два раза меньше.

Коснулись изменений также правонарушения по несоблюдению правил безопасности Рунета. Предусмотрена ответственность для Интернет-провайдеров за невыполнение порядка установки, эксплуатации и модернизации техсредств борьбы с угрозами Рунету. При этом размеры штрафа внушительны уже для первичного нарушения: для

должностных лиц — от 15 тыс. до 30 тыс. руб.; индивидуальных предпринимателей — от 30 тыс. до 50 тыс. руб.; компаний — от 300 тыс. до 500 тыс. руб.

Если в ходе проводимых проверок будет выявлено несколько нарушений, к ответственности будут привлекать за каждое из них, при этом к ответственности за нарушение могут одновременно привлечь и организацию, и виновное физическое лицо (ч. 3 ст. 2.1 КоАП РФ).

Кроме того, необходимо иметь в виду, что нарушение законодательства в области персональных данных может также и повлечь гражданско-правовую ответственность — в форме компенсации морального вреда, возмещения убытков, взыскания неустойки, если она была предусмотрена вашим договором. При этом моральный вред подлежит возмещению вне зависимости от того, возмещался ли имущественный вред физлицу и понесенные им убытки (ч. 2 ст. 24 Федерального закона «О персональных данных»). Гражданско-правовая ответственность может наступить, если нарушаются права субъекта, установленные Законом о персональных данных, правила обработки персональных данных, а также требования к их защите.

Нельзя не подчеркнуть, что, несмотря на отсутствие в Уголовном кодексе Российской Федерации закрепленного состава преступления за нарушение законодательства о защите персональных данных, действия лица, нарушившего правила работы с персональными данными, могут образовать состав преступления из числа предусмотренных УК РФ. Так, уголовная ответственность предусматривается:

• за незаконное собирание или распространение сведений о частной жизни лица, составляющих его личную и семейную тайну, без его согласия (ч. 1 ст. 137 УК РФ);

• неправомерный доступ к компьютерной информации, в результате которого произошло уничтожение, блокирование, модификация (изменение) или копирование информации (ч. 1 ст. 272 УК РФ);

• неправомерный отказ должностного лица в представлении гражданину документов и материалов, собранных в установленном порядке и непосредственно затрагивающих его права и свободы гражданина (ст. 140 УК РФ).

При этом согласно ч. 3 ст. 2.1 КоАП РФ привлечение виновного физического лица к уголовной ответственности не освобождает от административной ответственности организацию.

В целом, подводя итог, необходимо подчеркнуть обоснованность позиции законодателя в очередном реформировании административного законодательства в области защиты персональных данных в части ужесточения штрафов за некорректную обработку персональных данных.

**Литература**

1. Степенко, В. Е. Применение административной ответственности за незаконную деятельность по разглашению информации с ограниченным доступом и злоупотребление свободой массовой информации / В. Е. Степенко, А. Г. Суханов // Административное право и процесс. — 2019. — № 2. — С. 43—46.

2. Чеботарева, А. А. Административно-правовое обеспечение информационно-психологической безопасности личности // Вестник Академии права и управления. 2018. № 40(53). С. 28—31.

**Колосова Е. В.**
старший преподаватель РЭУ им Г. В. Плеханова

**Семкина Н. С.**
кандидат экономических наук, доцент РЭУ им Г. В. Плеханова

## Диджитализация пассажирских перевозок в Российской Федерации

*Аннотация*. В статье авторы анализируют особенности диджитализации пассажирских перевозок в России как инструмента для оптимизации системы взаимодействия между логистическими кампаниями, позволяющего привлечь большее число клиентов.

*Ключевые слова*: перевозки, логистика, диджитализация пассажирских перевозок.

**Kolosova E. V**.
Senior lecturer of the Plekhanov Russian University of Economics

**Semkina N. S.**
Candidate of Economics Associate Professor
of the Plekhanov Russian University of Economics

# Digitalization of passenger transportation in the Russian Federation

*Abstract*. In the article, the authors analyze the features of the digitalization of passenger transportation in Russia as a tool for optimizing the system of interaction between logistics campaigns, which allows attracting a larger number of customers.

*Keywords*: transportation, logistics, digitalization of passenger transportation.

Диджитализация пассажирских перевозок в России это не просто проект, а уже необходимость для более эффективной организации пассажирских перевозок. В Российской Федерации очень интенсивно развивается строительство автомобильных, железнодорожных дорог, развивается внутреннее авиасообщение, тем самым стимулируя создание цифровых платформ по взаимодействию различных компаний предоставляющих логистические услуги.

Современные технологии, сейчас внедряются в транспортную и логистическую сферы, связаны они с оптимизацией маршрутов и ресурсов транспорта, а также с мониторингом передвижения транспортных средств.

Диджитализация логистики — очень важный элемент в создании цифровой платформы для разработки маршрутов и оптимизации транспортных потоков. Диджитализация — это инструмент для оптимизации системы взаимодействия между логистическими кампаниями, позволяющий привлечь большее число клиентов. Также использование единого цифрового пространства позволит снизить расходы на передвижение и позволит оптимально выстраивать маршруты.

Потребность людей в передвижении внутри страны за последний год значительно выросла, а федеральные и региональные программы развития транспортной инфраструктуры. Программы государственной поддержки оказывают существенное и очень весомое влияние на развитие транспортной инфраструктуры страны и повышение мобильности граждан, это весьма способствует и развитию внутреннего туризма в России.

Например, в 2017 г. научно-техническим советом РЖД была принята концепция «Цифровая железная дорога». Главными задачами развития мобильных сервисов для пассажиров становится создание

единого мобильного приложения и развитие транспортной инфраструктуры. А так же повышения уровня комфорта в частности развитие сети для беспроводного *Wi-Fi на* вокзалах и в поездах, так же поезда дальнего следования будут иметь доступ к информационной среде с возможностью заказа услуг на борту поезда и по прибытии в пункт назначения.

Воспользоваться передовым клиентским сервисом, наглядно продемонстрировал проект РЖД и Московского центрального кольца (МЦК), реализуемый совместно с Московским метрополитеном, который опережает другие виды транспорта по внедрению новых сервисов. В столичном метро уже с 2013 г. действует бесплатный *Wi-Fi* (это первый опыт работы сети в подвижном составе метрополитена в мировой практике), здесь предоставляется возможность использовать различные способы оплаты, в том числе бесконтактный, с помощью смартфона и банковской карты, а Мобильным билетом» можно пользоваться на всех видах транспорта города. Так же несколько интернет платформ, как например *Yandex*, быстро помогают проложить маршрут из одной точки в другую с использование различных видов транспорта. И это проект показал свою эффективность для развития города и удобства пассажиров, так как пассажиропоток возрос существенно с момента внедрения системы.

Пандемия COVID-19 внесла свои коррективы в развитие каких-либо программ развития, так как существенно ограничила саму возможность перемещения, но не остановила реализацию имеющихся программ.

По оценкам *InfraOne*, потери инфраструктурных отраслей РФ от эпидемии к 1 мая составят примерно 507 млрд руб., из них почти 50% — 230,3 млрд руб. — это потери транспортной отрасли. *InfraOne* оценивает в том числе эффект ограничений, введенных для борьбы с распространением коронавируса. В результате действий регионов, которые имеют право пересматривать сроки самоизоляции жителей, сумма может уменьшиться, «но, вероятнее всего, это будет возможно лишь в малонаселенных субъектах и на итог повлияет незначительно».

Преодоление текущего кризиса, вызванного COVID-19 это испытание для всех транспортных кампаний. Необходимо оперативно проанализировать все имеющиеся меры господдержки и разработать об-

щий план действий по выходу из кризиса. Параллельно с этим, сейчас пересматриваются партнерские отношения с подрядчиками, сроки и обязательства по договорам, тщательно работать с оборотным капиталом и ликвидностью. Несомненно все представители данной отрасли работают не только над преодолением кризиса, но и над развитием транспортной логистики.

*Рис. 1*. **Доля потерь в годовой выручке (%)**

Разрабатывая различные проекты в данной отрасли в том числе на федеральном уровне.

Проект федеральной пассажирской компании «Инновационная мобильность» предусматривает создание единой платформы для планирования, бронирования и оплаты путешествий различными видами транспорта.

Необходимо создать Единую программную платформу для перехода от имеющихся разрозненных автоматизированных систем и рабочих мест к реальной автоматизации с использованием интернета вещей (*IoT*), обработки больших массивов данных (*big data*), распределенного хранения (блокчейн). Соответственно такая система позволит пассажиру построить необходимый лично ему маршрут с учетом всех его пожеланий и предложит различные варианты уровня комфорта при передвижении соответственно позволит и сформировать оптимальную цену поездки.

Современные сервисы объединяют продавцов и покупателей, дают возможность приехать в любую точку мира и диджитализация это тот инструмент который позволит сделать это максимально быстро и комфортно.

**Барков Александр Дмитриевич,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Значение Инкотермс для регулирования транспортных отношений

*Аннотация*. В статье рассмотрена актуальная проблема правового регулирования реализации правил Инкотермс. В период глобализации экономики роль договоров купли-продажи существенно возросла, в результате чего возникла необходимость достижения большего единообразия их содержания. Такое единообразие достигается, в частности, при помощи Международных правил толкования торговых терминов (*International Rulesforthe Interpretation of Trade Terms*), или Инкотермс, разработанных Международной торговой палатой, и их широкого применения. Последняя редакция Правил опубликована в 2010 г. Правила имеют большое практическое значение, так как в них установлены определенные нормы поведения контрагентов, что влияет на выгодность заключаемых договоров, а также закрепляет права и обязанности покупателя и продавца в коммерческих операциях в соответствии с выбранным условием поставки. Помимо основной обязанности продавца предоставить товар в распоряжение покупателя или передать его для перевозки или доставить его в пункт назначения, а также помимо основной обязанности покупателя по принятию поставки, Инкотермс регулирует также связанные с этим обязанности, в частности, обязанности по подаче извещения, по представлению документов, обеспечению страхования надлежащей упаковки товара и выполнению таможенных формальностей, необходимых для вывоза и ввоза.

*Ключевые слова:* транспортное право, транспортный комплекс, Инкотермс, международная торговля.

**Barkov Alexandr Ddmitrievich,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## The meaning of Incoterms for the regulation of transport relations

Abstract. In the period of economic globalization, the role of sales contracts has increased significantly, as a result of which it became necessary to achieve greater uniformity in their content. This uniformity is achieved, in particular, through the International Rulesforthe Interpretation of Trade Terms, developed by the International Chamber of Commerce. The rules are of great practical importance, since they establish certain norms of behavior of counterparties, which affects the profitability of concluded contracts, and also enshrines the rights and obligations of the buyer and seller in commercial transactions in accordance with the selected delivery condition.

Keywords: transport law, transport complex, Incoterms, international trade.

В XXI в. сложно представить какое-либо государство, существующее без использования интернациональных торговых связей. Глобальный процесс разделения труда обусловил появление рынка на этапе постиндустриального развития общества, именно страны с рыночной моделью экономики многоукладного характера получили наибольшее распространение в современном мире. Являясь экспортером какого-либо товара, такое государство обязательно будет осуществлять импорт другого, на примере нашей страны эта ситуация четко отражается в виде экспорта углеводородов и импорта микроэлектроники. Таким образом, формируется гигантская сеть, связывающая торговыми контрактами практически все существующие на данный момент национальные экономики. Очевидно, что многообразие обычаев, правил и законов, характерных для государств-участников международной торговли создаст хаос при отсутствии единого образца толкования тех или иных процессов, порядка их осуществления, одному из которых будет уделено внимание в данной работе. Более того, данный акт может использоваться не только для разрешения и предотвращения коллизий, но и стать элементом развития какой-либо несовершенной правовой системы посредством имплементирование норм международного права в нормы национального, упраздняя вопрос о приоритете одних над другими, что довольно актуально из-за разницы в том числе и различной степени развития секторов транспорта, выступающих основой логистики разных стран мира.

Значение вопросов, связанных с существованием и реализацией правил Инкотермс, непосредственно замыкающихся на проблемы модернизации и расширения транспортной инфраструктуры как для транспортной системы России, так и для обеспечения транспортной безопасности основательно раскрыто и доказано в трудах специалистов в сфере транспортного права.

Актуальность данной тематики, по мнению автора,предопределена тем, что в ракурсе транспортного права будет рассматриваться совокупность международных правил, небезуспешно применяющаяся на практике. Соответственно, рассмотрение данного процесса покажет не только преимущества отлаженности и объемности конкретно этого источника международного законодательства, но и недостатки национального права на его фоне.

Цель работы: рассмотреть понятие правил, обусловленных понятием Инкотермс, а также определить его иные характеристики и роль в процессах оптимизации международной внешней торговли.

Начнем с определения понятия Инкотермс. Под данным термином понимается совокупность международных правил толкования коммерческих терминов, выражений и процессов, получивших наиболее широкое распространение на практике — во внешнеторговых контрактах. Выпускаются правила, наполняющие Инкотермс Международной торговой палатой, как наиболее компетентным коллегиальным органом, обладающим возможностью беспристрастно учесть интересы и позиции всех игроков мирового рынка. Инкотермс является документом с определенной историей, ведь первое издание вышло в 1936 г. Затем, по мере развития и оптимизации как самой концепции капиталистической модели, так и ее составных средств, были внесены изменения и дополнения в 1953, 1967, 1976, 1980 и 1990 гг. с той целью, чтобы уже состоявшийся сборник правил согласовался по основным позициям с современными аспектами практики международной торговли. Основополагающей задачей данного сборника выступает необходимость упростить контрагентам из различных государств процесс интернационального взаимодействия. Здесь стоит отметить, что данные меры характерны как для этапа заключения сделок международной купли-продажи посредством четкого формулирования и письменного закрепления стандартных условий договоров, так и этапа непосредственного исполнения обязательств по ним, что

является не менее сложной задачей для взаимодействия принципиально разных экономических и правовых систем.

Если рассматривать максимально прикладные аспекты, то можно выделить, что Инкотермс фиксируют такие важные коммерческие и правовые вопросы по фактическому исполнению внешнеэкономического договора купли-продажи, как: место и момент исполнения обязанностей продавца по передаче товара, переход рисков с продавца на покупателя, распределение обязанностей по оплате необходимых расходов и сборов, включая уплату таможенных платежей, получение экспортных и импортных лицензий, обязанность заключения договора перевозки. Заметим, что данные вопросы зачастую оказываются предметом дискуссий и многих судебных разбирательств даже в системе координат национального права.

Таким образом, Инкотермс включает в себя правила толкования исключительно терминов поставки и затрагивает каких-либо иных условий договора международной купли-продажи. Необходимо отметить, что в сборнике Инкотермс использован общепринятый юридико-технический прием формулирования только обязанностей продавца и покупателя, а не их прав, поскольку из практики делового оборота следует аксиома о том, что конкретным обязанностям одной стороны практически зеркально корреспондируют права ее контрагента. Таким образом, данный сборник правил вполне успешно функционирует в условиях непрерывно развивающейся мировой торговли, образуя, в первую очередь, формирование практики, которой зачастую и не хватает сторонам при реализации того или иного международного договора. Инкотермс вообще не регламентируют последствия нарушения договора и освобождение от ответственности вследствие различных препятствий. Эти вопросы подлежат разрешению иными условиями договора купли-продажи и нормами применимого права.

Инкотермс всегда предназначались для использования в первую очередь в тех случаях, когда товары продаются для поставки через национальные границы, поэтому это международные торговые термины. Однако на практике Инкотермс часто включаются в договоры купли-продажи товаров в пределах национальных рынков.

Классифицируются эти международные правила на четыре категории — E, F, C, D.

Принято обозначение терминов Инкотермс тремя буквами. Первой буквой обозначается самое важное, точка перехода обязательства по товару от продавца к покупателю. То есть каждый определяемый термин является трехбуквенной аббревиатурой, первая буква указывает на точку перехода обязательств и рисков от продавца к покупателю:

E — место отправки. Группа E — отгрузка, переход обязательств осуществляется у места отправки, при этом продавец обязан передать товары покупателю непосредственно на предприятии-изготовителе, на своем складе. При этом таможенная очистка товара продавцом не производится. И, кроме того, продавец не отвечает за погрузку товара на транспортное средство;

F — терминалы отправления основной перевозки, еще не оплачена основная перевозка. Группа F — основная перевозка не оплачена, т. е. переход обязательств происходит у терминалов отправления для основной перевозки.

C — терминалы прибытия основной перевозки, уже произведена оплата основной перевозки. Группа C — основная перевозка оплачена продавцом.

Переход обязательств осуществляется у терминалов прибытия для основной перевозки. Продавец принимает на себя обязательство заключить договор перевозки товара, но без принятия на себя риска его случайной гибели или повреждения товара

D — покупатель, подразумевается полноценная доставка. Группа D — прибытие, переход обязательств у покупателя, полноценная доставка. Продавец несет все расходы по доставке и принимает на себя все риски до момента доставки товара в страну назначения. Продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. «Терминалом» может быть любое место, например, причал, склад, контейнерный двор, авиа-, авто— или железнодорожный терминал. Продавец несет все риски, связанные сдоставкой и разгрузкой товара.

Сторонам рекомендуется наиболее точно определить терминал и, по возможности, определенный пункт на терминале, с доставкой товара на который обязательства продавца считаются выполненными.

Рассуждая о взаимосвязи Инкотермс с отношениями на транспорте, стоит подчеркнуть весьма опосредованное влияние на данную

сферу. Инструкции Инкотермс касаются лишь взаимодействия продавца с покупателем, тем самым, не регламентируя существа отношений между сторонами по купле-продаже и, скажем, перевозчиком.

Следует также подчеркнуть, тот факт, что при заключении иных договоров, исполнение по которым во многом обслуживает основной договор поставки, будь то соглашения по перевозке или страхованию, базисные условия, из чего следует, что Инкотермс также будут иметь важнейшее значение. Так, руководствуясь ссылкой на условия CFR или CIF, продавец не вправе выбирать какой-либо иной вид транспорта, кроме морского ввиду того, что данные условия обязывают продавца представить покупателю коносамент или другой морской транспортный документ, что, разумеется, не представляется возможным при использовании автомобильного или воздушного транспорта.

Так, мы можем заключить, что использование совокупности правил Инкотермс не означает, что содержание торгового договора полностью исключает регламентацию прав и обязанностей сторон по транспортировке внешнеторговых грузов, ведь если сфокусироваться на прикладной основе договоров купли-продажи или поставки, то мы видим, что этим основным договорам всегда сопутствуют смежные — о расчетах за поставленный товар и по поводу его перевозки. Поэтому во внешнеэкономический контракт помимо условий, касающихся собственно поставки, зачастую включаются положения о перевозке, страховании, расчетах.

Как уже было упомянуто, Международная торговая палата, наделяет Инкотермс исключительно функциями по регламентированию отношения непосредственно между контрагентами по договору купли-продажи, что также проявляется в отдельных, требующих разъяснения аспектах. Опять же, делая небольшую отсылку к введению, можно заметить, что стороне, действующей в качестве экспортера и импортера, необходимо учитывать практическое соотношение различных договоров, которые используются для реализации сделок в международной купли-продажи — где договор купли-продажи не может быть исполнен без действия дополнительных соглашений — договоров перевозки, страхования и финансирования, — Инкотермс же имеют дело с одним из этих договоров, а именно договором купли-продажи.

Тем не менее соглашение сторон об использовании определенного термина затрагивает и иные договоры. Приведем лишь несколько

примеров: согласовав условие CFR или CIF, продавец не может исполнить договор никаким иным видом транспорта, кроме морского, поскольку по этим условиям он обязан предоставить покупателю коносамент или иной морской транспортный документ, что невозможно при использовании иных видов транспорта. Более того, необходимый в соответствии с документарным аккредитивом документ обязательно зависит от используемых способов перевозки.

Во-вторых, Инкотермс имеют дело с определенными обязанностями сторон — такими как обязанность продавца предоставить товар в распоряжение покупателя или передать ему его для перевозки или доставить его в пункт назначения, а также с распределением риска между сторонами в этих случаях. Далее они определяют обязанности по выполнению таможенных формальностей очистить для вывоза и ввоза, по упаковке товара, обязанность покупателя по принятию поставки, а также обязанность представить доказательства надлежащего выполнения соответствующих обязательств были должным образом выполнены. Хотя Инкотермс крайне важны для реализации договора купли-продажи, значительное число проблем, возникающих в таком договоре, в них вообще не регулируются, например переход права собственности и иных вещных прав, неисполнение договора и последствия неисполнения, а также освобождение от ответственности в определенных ситуациях. Следует подчеркнуть, что Инкотермс не предназначены заменить необходимые для полного договора купли-продажи условия, определяемые путем включения стандартных или индивидуально согласованных условий. Иные транспортные документы выполняют две первые перечисленные функции, однако, не обеспечивают контроль за поставкой товара в пункт назначения и не предоставляют покупателю права продать товар во время транзита. Вместо этого подобные документы указывают наименование стороны, правомочной получить товар в месте назначения. Тот факт, что необходимым для получения товара от перевозчика в месте назначения является обладание коносаментом, существенно затрудняет его замену средствами компьютерной связи (EDI).

На предмете, рассмотренном в содержании данной работы, мы можем еще раз убедиться в немаловажной роли транспортных отношений в качестве элемента внешней торговли.

Можно еще раз, в качестве вывода, привести основные принципы[1], регулируемые в терминах Инкотермс:

— распределение между продавцом и покупателем транспортных расходов по доставке товара, т.е. определение, какие расходы и до каких пор несет продавец, и какие, начиная с какого момента, — покупатель;

— момент перехода с продавца на покупателя рисков повреждения, утраты или случайной гибели груза;

— дату поставки товара, то есть определение момента фактической передачи продавцом товара в распоряжение покупателя или его представителя — например, транспортной организации — и, следовательно, выполнения или невыполнения первым своих обязательств по срокам поставки.

За рамками Инкотермс остаются правила перехода права собственности с продавца на покупателя, а также последствия невыполнения сторонами обязательств по договору купли-продажи товаров, включая основания освобождения сторон от ответственности, что регламентируется нормами применимого права или Венской конвенцией. Структура терминов сформирована в последовательности нарастания объема обязанностей продавца в отношении базисных условий поставки.

**Волвенкина Екатерина Артуровна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Исполнение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии

*Аннотация*. Под исполнением договора следует понимать обязательства, по данному договору. Обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона, иных правовых актов, а при отсутствии таких условий и требований — в соответствии с обычаями или иными обычно предъявляемыми требованиями. Для вступления сторон в договор нужна цель, что подразумевает собой

[1] Корниенко О. Инкотермс-2000 с комментариями. М. : Питер, 2017.

удовлетворение каких-либо потребностей. Исполнением можно считать результат, который стороны обязательства стремятся достичь. Обязательства возникают из договоров, сделок, вследствие причинения вреда, неосновательного обогащения и из иных оснований, указанных в Гражданском кодексе Российской Федерации. При установлении, исполнении обязательства и после его прекращения стороны договора обязаны действовать добросовестно, учитывая права и законные интересы друг друга, взаимно оказывая необходимое содействие для достижения цели обязательства, а также предоставляя друг другу необходимую информацию. В настоящей статьей рассматриваются основные принципы исполнения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, закрепленные в российском и немецком законодательстве, а также раскрываются особенности каждого из принципов.

*Ключевые слова:* исполнение договора, договор перевозки грузов железнодорожным транспортом, принципы исполнения.

**Volvenkina Ekaterina Arturovna,**
Master's student of the of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Execution of a contract for the carriage of goods by rail in Russia and Germany

*Abstract*. This article examines the basic principles of the implementation of the contract for the carriage of goods by rail, enshrined in Russian and German legislation, and also reveals the features of each of the principles.

*Keywords*: contract execution, contract for the carriage of goods by rail, principles of execution.

Поскольку предметом науки транспортного права является система правовых норм, регулирующих общественные отношения, возникающие в процессе и по поводу деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны, основанные на таких нормах правоотношения, а также другие элементы правовой системы и системы российского законодательства, принципы и закономерности функционирования организационно-правовой составляющей транспортной системы, вопросы исполнением договора перевозки грузов относятся к числу имеющих существенное значение для транспортно-правовой науки и для экономики транспорта [1, с. 87].

Исполнение договора — это исполнение обязательств, по данному договору. Обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона, иных правовых актов, а при отсутствии таких условий и требований — в соответствии с обычаями или иными обычно предъявляемыми требованиями. Для вступления сторон в договор нужна цель, что подразумевает собой удовлетворение каких-либо потребностей. Исполнением можно считать результат, к которому стороны обязательства стремятся достичь. Как правило обязательства возникают из договоров и других сделок, вследствие причинения вреда, вследствие неосновательного обогащения, а также из иных оснований. При установлении, исполнении обязательства и после его прекращения стороны обязаны действовать добросовестно, учитывая права и законные интересы друг друга, взаимно оказывая необходимое содействие для достижения цели обязательства, а также предоставляя друг другу необходимую информацию [2, с. 377].

Под исполнением договора перевозки грузов железнодорожным транспортом Г. И. Артюнова понимает такое положение, когда перевозчик доставил вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдал груз грузополучателю, а грузоотправитель оплатил перевозку груза. Это означает то, что потребности участников договора перевозки грузов железнодорожным транспортом удовлетворены: у грузоотправителя и грузополучателя — транспортная потребность, а у перевозчика — получение прибыли [1, с. 8]. Описанное исполнение договора считается надлежащим.

Что касается принципов исполнения обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом в России, то основными принято считать такие принципы, как:

— принцип надлежащего исполнения, где надлежащее исполнение включает в себя соблюдение комплекса требований, которые в последующем определяют, кто и кому должен произвести исполнение, а также каким предметом, когда, где и каким способом это должно быть осуществлено исполнение. Обязательства должны исполняться надлежащим образом согласно условиям обязательства и требованиям закона, иных правовых актов, а при отсутствии таких условий и требований — в соответствии с обычаями делового оборота или иными традиционно предъявляемыми требованиями;

— принцип недопустимости одностороннего отказа от исполнения обязательства. Данный принцип является одним из ключевых параметров исполнения условий договоренностей, относится к специальным, и касается исключительно тех ситуаций, которые затрагивают обязательную часть гражданского права. Ключевое условие данного принципа заключается в том, что односторонний отказ от исполнения обязательства не может быть использован в тех ситуациях, когда это запрещено законом, и когда второй участник соглашения не поставлен в известность;

— принцип реального исполнения. Данный принцип в качестве общего правила предписывает обязательность исполнения обязательства в натуре, т.е. совершение должником именно такого действия, которое составляет содержание обязательства без замены этого действия денежным эквивалентом в виде возмещения убытков и уплаты неустойки. Важно, что обязательство должно быть исполнено в натуре, и следует совершить именно те действия, которые составляют предмет обязательства;

— принцип разумности и добросовестности являются оценочными понятиями, позволяющими участникам гражданского оборота регулировать свои взаимоотношения [2].

В Германии исполнение договора («die Erfullung») — стандартный способ прекращения обязательства (ст. 362 Германского гражданского уложения далее — ГГУ). В соответствии со ст. 362 ГГУ оно определяется как достижение исполнения обязательства («diegeschuldete Leistung»). Под предметом обязательства понимается то, что должник должен исполнить кредитору на основании обязательственных правоотношений. При этом кредитору и должнику необходимо прийти к соглашению о том, что существующее обязательство полностью исполнено и тем самым прекращено. Значит, исполнение — это реализация обещанного обязательства, которое рассматривается обеими сторонами.

Что касается принципов исполнения обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом в Германии, то основными принципами принято считать такие принципы как:

1) исполнение надлежащим должником («derrichtige Schuldner»). В силу ст. 267 ГГУ должник вправе исполнить обязательство с помощью третьего лица, если стороны обязательства не предусмотрели

личного его исполнения должником. По общему правилу кредитор принимает такое исполнение должника, поскольку заинтересован в получении данного исполнения. Однако в абз. 2 ст. 267 ГГУ устанавливается возможность кредитора отказаться от исполнения третьим лицом («das Ablehnungsrecht»);

2) исполнение договора перевозки груза надлежащему кредитору («demrichtigen Glaubiger»). Надлежащим признается и исполнение третьему лицу вместо кредитора, если последний дает на это согласие;

3) соответствие исполнения перевозки груза обещанному («inderrechten Artund Weise»). Должнику надлежит исполнить именно то, что указано в обязательстве. Определяющим является содержание обязательства в конкретном значении, исполнение обязательства прекращает эти обязательственные правоотношения, а долг должен быть погашен;

4) исполнение договора перевозки грузов надлежащем месте («amrechten Ort»). Немецкий законодатель отожествляет понятия «der Leistungsort» и «der Erfullungsort» (Оба понятия переводятся с немецкого языка как «место исполнения обязательства».). Стороны самостоятельно определяют, где должник обязан исполнить обязательство. Если в соглашении сторон нет данного условия, то применяются положения ст. 269, 270 ГГУ о надлежащем месте исполнения обязательства должником. Должник только тогда считается исполнившим обязанность, когда он выполнит ее в надлежащем месте.

В соответствии с немецким правом предусматриваются следующие возможные места исполнения: 1) «die Holschuld» (обязательство, исполняемое по месту нахождения должника) означает, что кредитор получает исполнение самостоятельно, а должник должен подготовить это исполнение для него;

2) «die Bringschuld» — означает обязательство, исполняемое по месту нахождения кредитора, которое предполагает, что сам должник осуществляет исполнение в месте жительства кредитора; 3) «die Schickschuld» — означает обязательство, подлежащее исполнению путем отправления долга кредитору. Предусматривает обязанность должника отправить товар к месту нахождения кредитора. Следует обратить внимание, что ст. 269 ГГУ используется для каждой обязанности отдельно, т.е. основные обязанности по одному обязательству

могут исполняться в разных местах и быть не связанными друг с другом местом исполнения [4, с. 146];

5) «Zurrechten Zeit» означает исполнение обязательства в надлежащее время. Под надлежащем временем следует понимать такой период, в который должник может исполнить обязанность; исполнение после истечения срока осуществляется должником, только если оно может быть исполнено и имеет смысл [7]. При этом надо различать два важных термина: «срок исполнения обязательства» («die Falligkeit») и «исполнимость обязательства» («die Erfullbarkeit») [5]. Под сроком исполнения обязательств понимается момент времени, начиная с которого кредитор может требовать исполнения, а исполнение обязательства означает момент, начиная с которого должник может начать исполнение, зачастую эти моменты совпадают. В силу ст. 271 ГГУ в случае возникновения сомнений должник может начать исполнение обязательства до того, как этого потребует кредитор. В качестве времени исполнения может выступать временной период, по окончании которого кредитор может потребовать от должника исполнения обязательства, что имеет особое значение при просрочке, допущенной должником [6].

Как и при выявлении места исполнения обязательства, при определении надлежащего времени его исполнения требуется учитывать условия соглашения. Если его нельзя установить, то следует руководствоваться правилами ст. 271 ГГУ, по которым кредитор вправе немедленно потребовать исполнения, когда истек срок, определяемый для подобных обстоятельств, а должник в свою очередь должен немедленно свое обязательство исполнить.

Таким образом, при отсутствии договорного регулирования применяется правило немедленного исполнения («die Sofortregel»). В связи с чем, должник должен знать — когда и где он должен исполнить обязанность, а кредитор — когда и где он должен принять это исполнение. Последствием исполнения обязательства являются выполнение требования кредитора и прекращение обязательства. Если должник исполняет обязательство в ненадлежащее время или в ненадлежащем месте, то он считается не исполнившим ее (абз. 1 ст. 362 ГГУ).

Каждая наука осуществляет изучение своего предмета с применением метода познания, т.е. совокупности конкретных подходов, при-

емов, способов. Предмет науки неразрывно связан с методом познания. Предмет отражает направленность исследования, а метод определяет инструментарий научного познания, систему приемов и способов исследования.

Подводя итог вышесказанному, представляется возможным отметить, что исполнение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии имеет ключевое значение. В связи с чем, принципы исполнения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом представляет собой, как теоретическую, таки практическую ценность, поскольку будет способствовать эффективной реализацией договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

**Литература**

1. Арутюнова, Г. И. Введение в экономику транспорта. — Москва : Экономика, 1995.

2. Гражданское право : учебник / под редакцией А. П. Сергеева. — Москва : Проспект, 2018. — Т. 1.

3. Fikentscher W., Heinemann A. Schuldrecht. 10. Aufl. De Gruyter Recht. Berlin, 2006. S. 162.

4. Medicus D. Schuldrecht: Ein Studienbuch. Allgemeiner Teil. 17. Aufl. Munchen, 2006. RdNr. 146.

5. Joussen J. Schuldrecht I — Allgemeiner Teil. Stuttgart, 2008. RdNr. 254. S. 96.

6. Eckert J. Schuldrecht. Allgemeiner Teil. 4. Aufl. Baden-Baden, 2005. RdNr. 146.

7. Palandat. BGB. Kommentar. 67. Aufl. Munchen, 2008. § 271. RdNr. 1.

**Воронов Руслан Геннадьевич,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Актуальные проблемы развития транспортного права как комплексной отрасли права России

*Аннотация*. В статье представляются теоретические и практические основания значимости закрепления транспортного права в качестве комплексной отрасли российского права. Рассматривается положение транспортного

права в условиях рыночной экономики. Статья определяет место транспортного права в системе российского права и делает вывод, что это комплексная отрасль. Ее предметом являются общественные отношения разных видов. Центральное место среди них занимают правоотношения, связанные с организацией и осуществлением перевозки, базирующиеся на договорных началах. Вместе с тем предмет транспортного права составляют также специфические отношения, возникающие в связи с использованием для выполнения договора перевозки источника повышенной опасности — транспорта. Речь, в частности, идет об отношениях административно-правового характера, вызванных необходимостью строгого соблюдения правил пользования транспортным средством, обеспечения мер безопасности, осуществления контроля за деятельностью в области транспорта, технического надзора за ним. Другим фактором, дающим основание отнести транспортное право к комплексной отрасли, является то обстоятельство, что его нормы не связаны единым методом правового регулирования. Именно комплексным отраслям права присущи в качестве предмета общественные отношения не одного вида, а в качестве метода — разные способы, средства их регулирования. В системе права существуют не только первичные, но также вторичные и прочие образования. По результатам анализа втор обосновывает вывод о том, что транспортное право — это полисистемный комплекс правовых норм, регулирующий отношения договорного, имущественного, управленческого, трудового и процессуального характера в области транспортной деятельности по организации и осуществлению перевозок.

*Ключевые слова:* комплексная отрасль российского права, транспорт, транспортное законодательство, транспортное право.

**Voronov Ruslan Gennadievich,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Actual problems of development of transport law as a complex branch of Russian law

*Abstract*. The place of transport law in the system of Russian law is determined and it is concluded that this is a complex industry. The central place is occupied by legal relations related to the organization and implementation of transportation. The subject of transport law also includes relations arising in connection with the use of a source of increased danger - transport for the performance of the contract of carriage. We are talking about relations of an administrative and legal nature, caused by the need to strictly adhere to the rules for using a vehicle, ensur-

ing security measures, and monitoring activities in the field of transport. Transport law is not bound by a single method of legal regulation.

*Keywords*: complex branch of Russian law, transport, transport legislation, transport law.

Отношения, сложившиеся в условиях рыночной экономики и процессе функционирования системы транспорта, обладают большим значением. Так как транспортная продукция выступает как деятельность по территориальному перемещению людей либо грузов, постольку транспорт выступает в качестве связующего звена экономики государства, включающим в себя все виды общественного производства, обмена и распределения.

Транспортная деятельность выступает в качестве одной из отраслей экономики страны. В современном мире немыслим процесс обмена товаром без транспорта. Для нашей страны это имеет важное значение. Географическая протяженность Российской Федерации обусловливает повышенное внимание и роль транспортной системы.

Изучая место транспортного права в системе российского права, необходимо отметить, что транспортное право — это совокупность правовых норм, призванных регулировать общественные отношения, формирующиеся в связи с созданием и функционированием транспортных учреждений и предприятий, отношения, складывающиеся между такими предприятиями и их многочисленными клиентами, использующими транспортные средства, а также среди транспортных учреждений, и одного, и различных видов транспорта. К примеру, ст. 1 Устава железнодорожного транспорта России закреплено, что данным уставом регулируются отношения, складывающиеся между пассажирами, перевозчиками, получателями, отправителями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, иными юридическими и физическими лицами в случае использования услуг железнодорожного транспорта, а также закрепляет права, обязанности и ответственность таких лиц.

В транспортном праве накоплено достаточно отраслеобразующего нормативного материала. К числу законодательных актов, непосредственно регулирующих транспортные отношения, в частности, относятся: Федеральные законы от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав ав-

томобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»; от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта России»; Кодекс торгового мореплавания российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ.

Таким образом, с достаточной степенью обоснованности можно утверждать наличие группы правовых актов, которые образуют в совокупности предметно определенный и институционально обособленный блок законодательства в сфере транспорта.

Рассматривая вопрос о том, какое место занимает транспортное право в системе российского права нужно исходить из того, что отрасли права принято разграничивать по методу и предмету правового регулирования. В качестве предмета правового регулирования в определенной правовой отрасли выступает круг однородных общественных отношений. Но достаточно часто встречается, что эти однородные отношения (транспортная деятельность включительно) складываются и в дальнейшем развиваются под влиянием иных отраслей права: уголовного, трудового, гражданского, административного. В этом случае формируется необходимость в дополнительных мерах для определения предмета данной отрасли права. Наиболее важное предпочтение отдается методу правового регулирования, под которым понимаются юридические средства воздействия, которые используются в процессе правового регулирования общественных отношений. Только единство метода и предмета правового регулирования выступает как правильный классификационный признак разделения правовых норм по отраслям.

При всем этом возникает вопрос: имеет ли транспортное право особый метод регулирования? От этого вопроса зависит возможность придания транспортному праву отраслевого статуса.

Если говорить о базовых отраслях права, то они обладают всеми присущими им признаками (наличием специфического предмета, структурными особенностями, юридическим своеобразием). Комплексные отрасли имеют лишь часть таких признаков (специфический предмет и черты юридического своеобразия — самостоятельная область законодательства, единые принципы, приемы, положения регулирования). При этом отсутствует главное — свой метод и механизм регулирования.

В качестве особенности транспортного права выступает то, что оно в себе сочетает имущественные отношения, регулируемые гражданским правом и властно-организационные отношения, закрепленные в административном праве. Но это сочетание не выступает как достаточное основание для выделения транспортного права в отдельную самостоятельную отрасль. Не может и наличие кодексов, уставов, большого количества нормативного материала, регулирующего отношения в сфере транспорта, служить аргументом т. к. это лишь основание для выделения особого законодательного материала — транспортного законодательства.

Формирование новой отрасли допускается только тогда, когда можно сформулировать общие положения, которые отражают единые для всех норм права методы и принципы регулирования. В случае, когда это невозможно, то нет и смысла говорить о самостоятельной отрасли права.

В научной же литературе наблюдается другая ситуация: метод и предмет правового регулирования применяются и к институту, и к подотрасли права, что дает возможность к беспрепятственному присвоению им ранга отрасли. Это позволяет формировать все новые и новые отрасли права в современной системе. Исходя же из того, что транспортное право определяется предметом и методом, присущим в своем большинстве трудовому, гражданскому, административному праву, поэтому не отражает особенностей, характерных исключительно для транспортного права. А если методы правового регулирования не видоизменяются, то еще не сформировались условия для появления этой отрасли права. Это позволяет сделать вывод, что транспортное право не является самостоятельной, а комплексной отраслью права. Она регулирует различные отношения, которые возникают в процессе взаимоотношений транспортного предприятия с клиентурой, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их особенностей.

Общей целью объединения в едином комплексе транспортного права норм разных правовых отраслей — административного, гражданского, земельного, трудового заключается в регулировании деятельности разного рода транспорта как единой транспортной системы государства. Нормы транспортного права в основном регулируют отношения, связанные с перевозкой грузов, пассажиров, багажа и отли-

чаются определенной сложностью и многообразием, поэтому в учебных заведениях это преподается отдельным курсом. Во взаимоотношениях транспортного предприятия и его клиентурой есть ряд моментов, которые регулируются общими нормами, относящимися ко всем видам транспорта. К этому можно отнести подачу транспортных средств или заключение договоров. Специальные части транспортного права — автомобильное, морское, внутриводное, воздушное, железнодорожное право касаются определенных вопросов, регулирующих отношения на транспорте с учетом его специфики. К этому можно отнести оформление транспортных документов.

Таким образом, подводя итоги, необходимо сказать, что транспортное право, выступая в качестве комплексной отрасли права России, не является самостоятельной отраслью права.

**Глушаненко Мира Арменовна,**
ведущий специалист-эксперт отдела правовой экспертизы отраслевых нормативных правовых актов Департамента правового обеспечения и законопроектной деятельности Минтранса России, магистрант Юридического института Российского университета транспорта

## Правовое положение государственной компании «Российские автомобильные дороги»

*Аннотация*. В статье представлены некоторые результаты, полученные в ходе системно-правового анализа правового статуса Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на примере временных ограничений или прекращения движения по автомобильным дорогам федерального значения. В результате исследования правовых вопросов, в том числе особенностей правового положения, проблем правового регулирования, целей создания и функций Государственной компании, а также особенностей осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении некоммерческой организации ГК «Автодор», представлены выводы относительно выявленных противоречий и коллизий транспортного законодательства, негативно отражающихся, как свидетельствует практика, на результатах исполнения Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». По результатам осуществленного анализа в результате применения системно-правового,

формально-догматического и системно-правового подходов к исследованию теории и практики осуществления деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» раскрыты отдельные пробелы и противоречия законодательства, предложены пути их устранения посредством внесения изменений в соответствующие правовые акты.

*Ключевые слова:* автомобильные дороги, Государственная компания «Российские автомобильные дороги», временные ограничения, доверительное управление, дорожное хозяйство, платные автомобильные дороги, некоммерческая организация.

**Glushanenko Mira Armenovna,**
leading specialist-expert of the Department of legal expertise of branch regulatory legal acts of the Department of Legal Support and Legislative Activity of the Ministry of Transport of the Russian Federation, Master's student of the Law Institute of the Russian University of Transport

## Legal status of the state company «Russian highways»

*Abstract*. The conclusions obtained during the analysis of the status of the State Company "Russian Highways" are presented on the example of temporary restrictions or termination of traffic on federal highways. As a result of the study of the problems of legal regulation, the goals of creation and functions of the State Company, the peculiarities of the implementation of road activities in relation to highways, which are in the trust management of the non-profit organization GC Avtodor, conclusions are presented regarding the contradictions and collisions of transport legislation.

*Keywords*: highways, State Company "Russian Highways", time restrictions, trust management, road facilities, toll roads, non-profit organization.

Вполне основательно отмечается, что в процессе функционирования транспортной системы необходимо создание непротиворечивой и эффективной системы правового регулирования возникающих транспортных отношений, в том числе, — в сфере дорожного хозяйства, которое является условием развития экономики государства, обеспечения национальной безопасности. Общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права, понимание места и роли транспортного права как относительно самостоятельных комплексных образований соответственно российского

законодательства и права, постоянно совершенствующихся с учетом потребностей соответствующего этапа развития.

Актуальность темы исследования заключается в значительном расширении сети платных автомобильных дорог. В Российской Федерации необходимо строительство современных автомобильных дорог. За последнее время значительно вырос автопарк россиян, изменилась структура хозяйственных отношений, что потребовало сформировать появление новых логистических маршрутов, которые в значительной мере сократят время доставки грузов.

Согласно ст. 7.2 Федерального закона от 12 января 1996 г. № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях», предусматривающей создание государственной компании, должны быть определены цели ее создания, а также виды имущества, в отношении которых государственная компания может осуществлять доверительное управление.

В соответствии со ст. 2 Федеральный закон от 1 июля 2009 г. № 145-ФЗ «О государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» автомобильные дороги Государственной компании — автомобильные дороги общего пользования федерального значения, находящиеся в федеральной собственности, переданные в доверительное управление Государственной компании и используемые на платной основе, или автомобильные дороги общего пользования федерального значения, находящиеся в федеральной собственности, переданные в доверительное управление Государственной компании и содержащие платные участки (за исключением земельных участков в границах полос отвода таких автомобильных дорог), а также автомобильные дороги, деятельность по организации строительства и реконструкции которых осуществляется Государственной компанией.

В доверительном управлении Государственной компании «Автодор» находятся федеральные трассы М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева» и А-105 подъездная дорога к аэропорту Домодедово. Также Автодор осуществляет строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области и новой скоростной трассы М-12 Москва — Нижний Новгород — Казань.

Общая протяженность дорог в ведении Государственной компании «Автодор» превышает 3,7 тыс. км, протяженность платных участков — более 1,7 тыс. км[1].

[1] https://www.russianhighways.ru/ (дата обращения: 11 января 2021 г.).

Государственная компания создана и действует в целях оказания государственных услуг и выполнения иных полномочий в сфере дорожного хозяйства с использованием федерального имущества на основе доверительного управления, а также в целях поддержания в надлежащем состоянии и развития сети автомобильных дорог Государственной компании, увеличения их пропускной способности, обеспечения движения по ним, повышения качества услуг, оказываемых пользователям автомобильными дорогами Государственной компании, развития объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании, и в иных определенных Правительством РФ целях в сфере развития автомобильных дорог и улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния (ст. 4 Федерального закона от 1 июля 2009 г. № 145-ФЗ). Правовые основы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» регламентируются Федеральным законом от 1 июля 2009 г. № 145-ФЗ.

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» состоит из центрального аппарата, профильных подразделений и филиалов на территории РФ. Высшим органом управления Государственной компании является наблюдательный совет Государственной компании.

Наблюдательный совет Государственной компании осуществляет постоянное наблюдение, включая контроль, за деятельностью Государственной компании, в том числе за исполнением принимаемых иными органами управления Государственной компании решений, использованием средств Государственной компании, соблюдением Государственной компанией требований Федерального закона от 1 июля 2009 г. № 145-ФЗ.

Государственная компания имеет право:

1) создавать филиалы и открывать представительства;

2) создавать коммерческие и некоммерческие организации на территории РФ для достижения целей, предусмотренных ч. 2 ст. 5, за счет имущества Государственной компании;

3) принимать участие в российских организациях, в том числе в уставных капиталах хозяйственных обществ, деятельность которых направлена на достижение целей, предусмотренных частью 2 указанной статьи, за счет имущества Государственной компании;

4) принимать участие в ассоциациях и иных объединениях организаций;

5) заключать договоры о присоединении объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам Государственной компании, и др.

Согласно ст. 6 Федерального закона от 1 июля 2009 г. № 145-ФЗ деятельность Государственной компании включает в себя следующие виды деятельности:

1) деятельность по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании;

2) деятельность по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог, переданных или передаваемых Государственной компании в доверительное управление;

3) иная деятельность, направленная на достижение целей деятельности Государственной компании и предусмотренная частью 4указанной статьи.

Особенности правового статуса ГК «Автодор» в частности связанны с ограничением действия по отношению к ней многих норм действующего законодательства, например:

— в соответствии с гражданским законодательством доверительное управление имуществом осуществляется на основании договора доверительного управления. В отношении Государственной компании особенности доверительного управления автомобильными дорогами общего пользования федерального значения устанавливаются Федеральным законом от 1 июля 2009 г. № 145-ФЗ, передача автомобильных дорог в доверительное управление реализовывается посредством передаточного акта;

— на Государственную компанию не распространяется действие п. 4 и 5 ст. 13.1, ст. 14, 15, 18—20 и 29, п. 3, 5, 7 и 10 ст. 32 Федерального закона № 7-ФЗ;

— на Государственную компанию не распространяется действие Федерального закона от 26 октября 2002 г.№ 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)»;

— Государственная компания в отношении находящихся в ее доверительном управлении автомобильных дорог как их владелец осуществляет полномочия, установленные Федеральным законом от 8 ноября 2007 г.№ 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»);

— автомобильные дороги общего пользования федерального значения передаются в доверительное управление Государственной компании на срок 99 лет;

— Государственная компания не вправе поручать другому лицу совершать от его имени действия, связанные с осуществлением деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании;

— на автомобильные дороги, находящиеся в доверительном управлении Государственной компании, не может быть обращено взыскание, в том числе в порядке исполнительного производства.

Анализируя сложившуюся практику осуществления деятельности ГК «Автодор», в отношении ее правового статуса можно выделить ряд правовых пробелов и противоречий действующему законодательству. Одним из таких пробелов является правовая неопределенность в части установления временных ограничений или прекращения движения.

В соответствии с п. 16 ч. 1 ст. 5 Федерального закона от 1 июля 2009 г. № 145-ФЗ Государственная компания вправе осуществлять иные права, установленные указанным Законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента РФ и нормативными правовыми актами Правительства РФ, нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

В данном случае полномочия «Автодор» по установлению ограничения или прекращение движения, которые вводятся на основании соответствующего распорядительного акта о введении ограничения или прекращения движения, содержатся в приказе Минтранса России от 12 августа 2011 г. № 211 «Об утверждении Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам».

Согласно п. 5.1 акт о введении ограничения принимается Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» для автомобильных дорог, переданных в доверительное управление Государственной компании «Российские автомобильные дороги», в случаях, предусмотренных гл. III, V и VI настоящего Порядка.

При этом в соответствии со ст. 14 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» временные ограничения или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения осуществляются исключительно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства (Росавтодором), в связи с чем полномочия на осуществление указанных выше ограничений или прекращения движения иными субъектами Федеральным законом № 196-ФЗ не предусмотрены.

Кроме того, в соответствии с п. 13 ч. 1 ст. 5 Федерального закона от 1 июля 2009 г. № 145-ФЗ «Автодор» уполномочен подготавливать предложения для принятия Росавтодором решения об установлении временных ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам «Автодор».

Вместе с тем анализ актов Росавтодора о введении временных ограничений движения в летний период, установленных главой IV Порядка, касающейся временных ограничений движения в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков, позволяет сделать вывод о том, что указанные акты Росавтодора затрагивают право человека на свободу передвижения и в соответствии с п. 10 Правил[1] подлежат государственной регистрации в Минюсте России.

Вместе с тем акты аналогичного характера принимаемых Государственной компанией не направляются на государственную регистрацию в Минюст России, поскольку не уполномочена на издание нормативных правовых актов. Следовательно, акты «Автодора» и акты Росавтодора о введении временных ограничений или прекращении движения транспортных средств имеют аналогичные правовые последствия, но различный порядок их издания.

На основании изложенного, а также учитывая наличие иных проблем (компетенция на оказание государственной услуги, которая не реализуется на практике, система взимания платы «свободный поток» и пр.) можно сделать вывод о том, что положения, касающиеся пра-

[1] Постановление Правительства РФ от 13 августа 1997 г. № 1009 «Об утверждении Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации».

вового положения «Автодора» требуют внесения ряда соответствующих изменений в законодательство РФ.

**Громова Яна Игоревна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Организационно-правовые основы реализации проектного подхода к подготовке кадров для нужд транспортной отрасли

*Аннотация*. В статье рассмотрены цели и задачи Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, соотношение программно-целевого и проектного подходов к решению задач в области подготовки кадров в транспортной отрасли. Автор обосновывает вывод о том, что формирование соответствующих потребностей правозначимых компетенций, позволит будущим специалистам в транспортной отрасли реализовывать технологию программно-целевого подхода и осуществлять проектную деятельность в интересах общесистемных транспортных задач на основе развитого правосознания, сформированных поведенческих компетенций, а также мотивации на лучшие результаты.

*Ключевые слова:* транспортная отрасль, транспортное образование, подготовка кадров, производительность, образовательные стандарты, подготовка кадров, проектный подход.

**Gromova Yana Igorevna,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Organizational and legal basis for the implementation of the project approach to training personnel for the needs of the transport industry

*Abstract*. The article discusses the goals and objectives of the Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030, the ratio of the program-target and project-based approaches to solving problems in the field of training in the transport industry. The author substantiates the conclusion that the formation of the corresponding needs of legal competencies will allow future specialists in

the transport industry to implement the technology of the program-targeted approach and carry out project activities in the interests of general system transport tasks based on developed legal awareness, formed behavioral competencies, as well as motivation for the best results.

*Keywords*: transport industry, transport education, personnel training, productivity, educational standards, personnel training, project approach.

Государственная политика в сфере образования и подготовки кадров, в том числе в транспортной области, осуществляется Конституцией Российской Федерации, Федеральным законом от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596, и другими нормативными правовыми документами.

В качестве первоочередной задачи в социально-экономическом развитии России, обеспечении национальной безопасности и суверенитета государства, а также реализации документов таких как: Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», входящие в ее состав подпрограммы, а также Национальный проект, является подготовка кадров в транспортной отрасли и нормативно правовое их регулирование.

Как отметил К. А. Пашков, «Стратегия продвижения РУТ (МИИТ), принятая в целях выполнения Программы развития на период до 2030 года, направлена на реализацию единого интегрированного программно-целевого и проектного подхода к подготовке кадров для решения общесистемных транспортных задач. Она является ответом на современные вызовы, стоящие перед транспортной отраслью в части реализации задач Транспортной стратегии Российской Федерации. Университет в результате реализации программы должен стать драйвером интеллектуального и инновационного развития, генератором новых знаний для всей транспортной отрасли, создать для этого новые точки роста за счет формирования своих компетенций как исследовательского университета, системного интегратора транспортной науки и образования, общетранспортного научно-образовательного и методологического центра»[1].

[1] *Пашков К. А*. Горизонты новых компетенций // Транспорт России. 2019. № 35 (1102).

Формирование принципиального нового применения программно-целевого и проектного подходов к подготовке кадров для решения общесистемных транспортных задач в современных условиях цифровизации экономики и транспортной логистики влечет за собой развитие экономики и кадровых ресурсов, позволяющих будущим специалистам-транспортникам реализовывать технологию программно-целевого подхода и осуществлять проектную деятельность не только в своих интересах, но и в интересах решения общесистемных транспортных задач на основе развитого правосознания, сформированных поведенческих компетенций.

В качестве основной проблемы подготовки специалистов-транспортников отмечается недостаточность навыков самостоятельного получения, анализа и применения в проектной деятельности актуальной правовой информации по конкретным вопросам и направлениям, связанным с практикой функционирования транспортной системы, позволяющих обеспечивать выполнение задач, поставленных документами стратегического планирования и достижение результатов программ и проектов в сфере транспорта.

В этой связи следует отметить, что задача подготовки специалистов, обладающих навыками осуществления проектной деятельности и реализации технологии программно-целевого подхода в условиях цифровизации экономики является задачей общего характера, поставленной перед всеми образовательными организациями, а также и перед работодателями, ожидающих от молодых специалистов-транспортников высоких способностей в преобразовании транспортной сфере и технологий.

При этом особое место в системе подготовки кадров занимают именно те образовательные программы и технологии, которые в максимальной степени используют достижения правовой науки и правовых нормативных документах. Не в последнюю очередь изложенное предопределено тем, что применение программно-целевых механизмов и проектного подхода установлены многочисленными, противоречивыми и содержащими многочисленные пробелы правовыми актами.

Внедрение сформированной и усовершенствованной компетенции проектной деятельности, овладеть технологиями программно-целевого подхода к развитию транспортной системы — есть одна из основных задача проектной деятельности.

Принятие и реализация приоритетных (национальных, федеральных, региональных и ведомственных) проектов регулируются Положением об организации проектной деятельности в Правительстве РФ, утвержденным постановлением Правительства РФ от 31 октября 2018 г. № 1288.

В процессе подготовки специалистов на транспорте в образовательной организации должно уделяться особое внимание формированию компетенций проектной деятельности, необходимых для реализациивыпускниками положенийправовых актов стратегического планирования, программно-целевого и проектного развития, к числу которых следует отнести Транспортную стратегию Российской Федерации, Государственную программу РФ «Развитие транспортной системы» и входящие в ее состав подпрограммы, а также федеральные целевые программы, Национальный проект и приоритетные проекты.

Учитывая обоснованные указания на то обстоятельство, что «уже сейчас следует серьезно менять обучение, наполняя его новым знанием о современных цифровых технологиях, об интеллектуальных транспортных системах. К этому еще следует добавить требования к методикам обучения, они станут полезными в воспитании специалистов нового поколения, если каждый преподаватель будет стремиться обучать с применением интерактивных методов, доводя их до проектного обучения, когда каждый обучающийся учится по своему проекту, ориентированному на профессию в сфере цифрового транспорта», работа по обучению специалистов-транспортников с высшим юридическим образованием проектной деятельности осуществлялась с использованием методик интерактивного обучения и применением технологий проектного и интегрированного обучения. Для обеспечения реальной непрерывности обучения необходима целенаправленная работа по созданию единого нормативного, методического, программного сопровождения всех процессов обучения специалистов в транспортной сфере.

В этом случае необходима организации проектных команд, помощи в анализе и подготовке проектных документов, в организации рабочих процессов, а также полноценный доступ к базе данных.

На каждой кафедре в образовательной организации должно быть обязательное формирование соответствующих указанных потребно-

стям правозначимых компетенций, позволяющих будущим специалистам-транспортникам реализовывать технологию программно-целевого подхода и осуществлять проектную деятельность в интересах решения общесистемных транспортных задач на основе развитого правосознания, сформированных поведенческих компетенций.

В частности, речь идет о подборе и организации проектных команд, помощи в анализе и подготовке проектных документов, в организации рабочих процессов.

Важным направлением является оценка проектной деятельности, что предполагает наличие эффективного механизма обратной связи с членами проектных команд, организация дискуссионных мероприятий.

Основной задачей является активное участие в экономическом, социальном и культурном развитии, прозрачность и открытость действий руководства, делегирование полномочий и ответственности, развитие и поощрение инициативы, информированность о действиях.

Также не должны уйти на задний план:

— командная работа, основанная на доверии и сотрудничестве. Поощрение чувства личной ответственности за порученное дело. Создание в производственных подразделениях отношений, основанных на взаимопомощи и взаимовыручке.

— справедливое вознаграждение за качественный и эффективный труд;

— интересы одного работника не должны превалировать над интересами организации;

— социальная поддержка сотрудников организации разных групп;

— честность в конкурентной борьбе на рынке проектных услуг.

Профессорско-преподавательскому составу, а также наставникам необходимо понимать настоящие и будущие запросы специалистов, удовлетворять их потребности и стремиться превзойти их ожидания с учетом тех инвестиционных возможностей, которыми они располагают, с соблюдением требований нормативных и правовых документов.

Важным направлением является оценка проектной деятельности, что предполагает наличие эффективного механизма обратной связи с членами проектных команд, организация дискуссионных мероприятий.

Следует помнить о том, что на подготовить современных специалистов-транспортников остается актуальный вопрос на увеличения времени не только производственной практики, но и проектно-аналитической сессии студентов, направленная на повышения ее эффективности.

К организации подготовки кадров для нужд транспортной отрасли в части реализации проектного подхода необходимо привлечение топ-менеджеров международных транспортных компаний с их нормативно-правовой базой.

В результате применения единого интегрированного программно-целевого и проектного подхода к подготовке кадров для решения общесистемных транспортных задач в рамках реализациииспользуемый подход позволит обеспечить по результатам исполнения исследовательского проекта достижение поставленных образовательных и научных задач, а также высокую степень репрезентативности результатов, и перспективные трудоустройства выпускников в ведущие транспортные компании.

**Державин Вадим Николаевич,**
магистрант Юридического института Российского университета транспорта

## Актуальные правовые проблемы закупочной деятельности транспортных компаний

*Аннотация*. 8 июля 2011 г. Государственной Думой был принят Федеральный закон «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц». Цели регулирования данного Закона просты и понятны, и направлены на открытие обширных областей рынка участникам, ранее лишенным к ним доступа. Устанавливая общие принципы закупки товаров, работ, услуг, закон также должен снижать издержки Заказчика, позволяя приобретать товары с необходимыми показателями цены, качества при максимально эффективных затратах. В данной статье, опираясь на положения Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», практический опыт и судебную практику, автор анализирует проблемные вопросы деятельности заказчиков, деятельность которых связана с транспортной сферой.

*Ключевые слова:* экономика, закупки, хозяйственная деятельность, регулятор, неизмеряемые требования.

**Derzhavin Vadim Nikolaevich,**
Master's student of the Law Institute of the Russian University of Transport

## Current legal problems of procurement activities of transport companies regulated by Federal law «On procurement of goods, works, and services by certain types of legal entities»

*Abstract*. On July 8, 2011, the State Duma adopted the Federal Law “On the Procurement of Goods, Works, Services by Certain Types of Legal Entities”. In this article, based on the provisions of the Federal Law "On the procurement of goods, works, services by certain types of legal entities", practical experience and judicial practice, the author analyzes the problematic issues of the activities of customers whose activities are related to the transport sector.

*Keywords*: economics, procurement, economic activity, regulator, non-measurable requirements.

В условиях рыночной экономики отношения, возникающие в процессе функционирования транспортной системы, приобретают особое значение. Поскольку продукция транспорта как отрасли материального производства — это деятельность по территориальному перемещению грузов или людей, постольку транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. Транспортные отношения находятся в тесной связи с другими социально-экономическими отношениями, что во многом определяет их природу и значение.

Организации, осуществляющие свою деятельность в транспортной сфере, несут значительную финансовую нагрузку, в связи с чем, должны планировать свою деятельность, оптимизировать затраты и находить инструменты для их снижения. Одним из таких инструментов является Федеральный закон «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц».

Созданный в дополнение Федеральному закону «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения госу-

дарственных и муниципальных нужд», регулирующему закупочную деятельность государственных и муниципальных заказчиков в различных сферах жизнедеятельности общества и государства и предназначенному для обеспечения конкуренции и минимизации коррупционных рисков в сфере закупок, закон контролирует закупки коммерческих компаний с государственным участием, субъектов естественных монополий, предприятий в сфере ЖКХ. Например, «Газпром», «Аэрофлот», «РЖД», и, хотя эти компании тратят не бюджетные деньги, а те, что заработали самостоятельно, их деятельность имеет существенное значение для общества и государства.

Задуманный как инструмент, создающий единое экономическое пространство, закон не учитывает ряда особенностей Заказчиков транспортной отрасли, ставя их порой в весьма затруднительное положение и вставая на сторону участника закупки. Например, транспортная компания, осуществляющая дальние перевозки, для обеспечения полноты комплекса предоставляемых услуг, вынуждена осуществлять постоянное пополнение транспортных средств товарно-материальными ценностями, расходными материалами, чайной и сувенирной продукцией, входящими в стандарты оснащенности (далее — ТМЦ). Потребление материалов за одну поездку зависит от протяженности пути и количества перевезенных пассажиров, при этом значительная часть маршрутов не позволяет сформировать запас ТМЦ на весь рейс (в обе стороны) и требует пополнения по пункту оборота.

При осуществлении закупки Заказчику выгодно найти крупного поставщика с развитой логистической сетью. Во-первых, таким образом будет обеспечено единство номенклатуры; во-вторых, крупный лот позволит получить максимально выгодное предложение, реализуя принцип экономии на масштабе; в-третьих, централизует и упростит документооборот. Однако ФАС России придерживается другого мнения.

Для усиления позиции автора настоящей статьи, считаем уместным привести выдержки из решения ФАС № 223ФЗ-809/18, по результатам рассмотрения жалобы Ассоциации рекламораспространителей по Московской области на действия Заказчика при закупке товаров, работ, услуг в соответствии с Федеральным законом от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц». Заказчик не имеет отношения к транс-

портной сфере, логика ФАС России в этом случае будет в полной мере к ней применима. Датой подведения итогов по рассматриваемой закупке должно было стать 28 декабря 2018 г., начальная цена договора составляла 895 млн руб., предметом закупки было изготовление и размещение рекламной продукции на 3812 объектах в различных городах присутствия заказчика, заказчиком являлось ПАО «Ростелеком».

Из жалобы следовало, что при проведении квалификационного отбора заказчиком нарушены положения Закона, а именно: заказчиком неправомерно объединено в один лот оказание услуг на объектах, расположенных в различных субъектах РФ.

Рассмотрев представленные материалы, выслушав пояснения представителей заявителя, заказчика, Комиссия ФАС России установила, что объединение в один лот услуг, оказываемых на объектах, расположенных в различных городах областного значения по всей территории РФ, при этом обладающих индивидуальными географическими и иными особенностями, приводит к увеличению объема оказываемых услуг, начальной цены договора, суммы обеспечения заявки, суммы обеспечения договора, и, как следствие, к сужению круга потенциальных исполнителей, обладающих более значительными производственными мощностями, трудовыми и финансовыми ресурсами.

Решение по данной жалобе признавало ПАО «Ростелеком» организацией, нарушившей часть первую статьи второй, часть пятнадцатую ст. 3.2 Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и предписывало Заказчику в обязательном порядке устранить выявленные нарушения, в соответствии с принятым решением от 1 ноября 2018 г. № 223ФЗ-809/18.

Данное решение фактически обязало заказчика понести финансовые и логистические издержки. Исходя из механизмов, описанных выше, и рассматривая его применительно к транспортной сфере, возможно провести несложную аналогию. Деятельность транспортных компаний федерального уровня сопряжено с перемещением транспортных средств, находящихся в оборотном парке компании, по территории РФ и за ее пределы.

Исходя из позиции регулятора, при формировании закупочной процедуры в одном лоте запрещено указывать местом получения

ТМЦ объекты, находящиеся в разных субъектах РФ, и любая жалоба участника закупки в антимонопольный орган будет рассмотрена в сторону заявителя (на основании имеющейся практики). В случае решения ФАС России о дроблении объема закупки на соответствующее количеству пунктов оборота и формирования числа лотов, Заказчик сталкивается с рядом существенных трудностей, процесс решения которых идет в разрез с принципом целевого и экономически эффективного расходования денежных средств на приобретение товаров, работ, услуг и реализация мер, направленных на сокращение издержек заказчика, провозглашаемого ст. 3 Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц». Дело в том, что законом запрещено указывать конкретное наименование товара без допуска к закупке товара «эквивалента», а учитывая разнообразность ассортимента и количество пунктов формирования и оборота, возможна ситуация, при которой на одну номенклатурную единицу будет осуществлена закупка большого количества эквивалентных товаров. Наличие товара разного наименования и разной стоимости с одинаковыми характеристиками значительно усложнит складской и бухгалтерский учет, работу, связанную с реализацией и использованием товаров на борту.

Гораздо более важное значение в осуществлении перевозочного процесса принадлежит другому конкурентному сегменту рынка — техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, которое объединяет вагоны и материально-техническую базу их ремонта. Основная роль и назначение заключается в обеспечении перевозок исправным вагонным парком при постоянном росте интенсивности использования подвижного состава.

Техническое обслуживание должно осуществляться на протяжении всего пути следования и в соответствии с требованиями нормативной документации. При этом важно учесть преемственность выполненных работ и установленных на вагон запасных частей. В случае оказания услуг различными подрядчиками ведение претензионной работы будет значительно затруднено.

Основываясь на данных заключениях, считаю, что Федеральный закон «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» должен учитывать специфику ширины географии осуществления коммерческой деятельности отдельных категорий заказ-

чиков, а особенно это касается транспортных компаний федерального уровня, позволяя им вносить неизмеряемые требования к участникам закупок.

У любого перевозчика присутствует постоянная потребность в запасных частях, оборудовании и расходных материалов, необходимых для проведения технического обслуживания и ремонта, поэтому, их закупка— актуальный вопрос для каждой такой организации.

Даже при правильной формулировке предмета закупки, точном определение способа закупки и установлением требуемого объема у Заказчиков огромное количество рисков.

Больше всего рискам подвержена железнодорожная отрасль. Дело в том, что вагоны, вышедшие из эксплуатации в огромном количестве, стоят на территориях депо и технологических отстойниках, что создает благоприятную почву для хищения и незаконной реализации запасных частей (с повторной маркировкой заводских номеров). Поскольку все железнодорожные перевозчики работают согласно закону, рынок сбыта только один.

Организации, работающие по такому принципу, известны всем заказчикам, однако, занести их в реестр недобросовестных поставщиков не предоставляется возможным, поскольку все они не уклоняются от выполнения договора, а при направлении претензии либо возвращают денежные средства, либо поставляют запасные части, условно пригодные для эксплуатации. При этом документы на запасные части указывают на происхождение из стран содружества.

Федеральным законом «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» запрещено заключать прямые договоры с производителями запасных частей, вместе с тем, нет никакой возможности проверить качество товара до заключения договора по результатам конкурсной процедуры.

При попытке отклонить участника, заведомо не располагающего запасными частями надлежащего качества и количества или выходящего на конкурс с целью осуществления последующих спекулятивных действий, Заказчика, в случае направления таким участником жалобы в ФАС России ждет жесткая встречная позиция регулятора.

Из решения ФАС России № 223ФЗ-705/20 по результатам рассмотрения жалобы ООО «СПС» на действия (бездействие) заказчика при закупке товаров, работ, услуг в соответствии с Федеральным за-

коном «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» в адрес ОАО «РЖД» следует: закон не устанавливает обязанности участника закупки иметь товар, предлагаемый к поставке по предмету закупки, в наличии на момент подачи заявки на участие в закупке, в связи с чем участник может не обладать информацией о производителе товара, предлагаемого к поставке при заполнении заявки на участие в закупке. Кроме того, предлагаемое к поставке оборудование, может состоять из компонентов различных или неизвестных производителей, что не позволяет указать точное наименование производителя предлагаемого к поставке товара.

Объективно, что Закон, созданный для того, чтобы помогать организациям, должен предоставлять возможность заказчикам выяснять у Участников закупки производителя, место изготовления и качество товара с осуществлением выездных проверок, в тех случаях, когда от качества приобретаемых товаров зависит жизнь и здоровье граждан.

На данный момент положения Закона и правовая позиция ФАС России вынуждает крупные транспортные организации создавать свои дочерние организации и работать по принципу взаимозависимых лиц.

Большинство крупных перевозчиков осуществляют свою деятельность, работая на общей системе налогообложения. Таким образом, они вправе возместить из бюджета часть налога, которая образовалась у налогоплательщика по завершении налогового периода из-за разницы суммы налоговых вычетов и суммы, рассчитанной в общем порядке. Это означает, что реальная сумма, которая будет потрачена Заказчиком на услуги, приобретаемые в рамках закупки, складывается из цены без НДС, так как сумма уплаченного НДС будет принята к вычету или возмещена из бюджета РФ.

Поскольку НДС, возмещенный таким образом, может и должен расцениваться как сокращенные издержки Заказчика, то, при формировании начальной максимальной цены договора и оценке ценовых предложений Заказчику надлежит руководствоваться частью первой статьи первой Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», которой установлено, что целями регулирования данного закона является, в том числе, создание условий для удовлетворения потребностей заказчиков, в товарах, работах, услугах с необходимыми показателями цены, а также эффек-

тивное использование денежных средств. Заказчик при этом вправе прописать порядок сопоставления ценовых предложений в Положение о закупке.

В соответствии с Федеральным законом «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» правовую основу закупок товаров, работ и услуг лицами, подпадающими под действие данного закона, составляют Конституция РФ, Гражданский кодекс Российской Федерации, непосредственно сам Закон о закупках, а также Положение о закупке. При этом, Положение о закупке, в силу второй статьи Закона, является основополагающим документом, регламентирующим закупочную деятельность Заказчика и должно содержать требования к закупке, порядок подготовки и проведения процедур закупки, а также способы закупки и условия их применения.

Таким образом, при проведении закупочных процедур, предмет которых предусматривает возврат НДС Заказчику, оценка ценовых предложений участников должна осуществляться по цене (общей стоимости предложения) без НДС, поскольку в противном случае, лица, применяющие упрощенную систему налогообложения, изначально будут находиться в более выгодном положении, чем плательщики НДС, поскольку предлагаемая ими цена всегда будет ниже. Данные обстоятельства могут смоделировать ситуацию, при которой должностное лицо заказчика, не имея легальной возможности напрямую завладеть частью средств, реализует свой преступный умысел на хищение путем сговора с соответствующими должностными лицами организации участника закупки.

Тем не менее, при рассмотрении обращений жалоб участников закупки, где в качестве основания для обращения указано — несогласие с установленным критерием оценки и сопоставления конкурсных заявок, а именно с критерием «цена договора», в части порядка сопоставления ценовых предложений участников закупки без учета НДС, ФАС России принимает сторону заявителя. При этом доводы Заказчиков о том, что согласно закону, к основным принципам сферы закупок относятся не только принцип обеспечения конкуренции (создание равных условий между участниками закупки), но и принцип ответственности за результативность обеспечения нужд заказчика, а также принцип эффективности осуществления закупки (выявление

лица, которое в наибольшей степени будет отвечать целям эффективного использования источников финансирования) — игнорируются.

Также не принимается во внимание, что в рамках требований Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» заказчик вправе любым, не противоречащим законодательству способом, обеспечить получение товаров, работ, услуг с необходимыми показателями цены, качества и надежности, нарушается право заказчика самостоятельно определять требования к участникам закупки, порядок формирования цены договора (цены лота) с учетом или без учета расходов на перевозку, страхование, уплату таможенных пошлин, налогов и других обязательных платежей, критерии оценки и сопоставления заявок на участие в такой закупке, порядок оценки и сопоставления заявок на участие в такой закупке, установленное частью десятой статьи четверной Закона, и правовой позицией Минэкономразвития России, изложенной в письме от 2 сентября 2011 г. № Д28-317 «О применении положений Федерального закона от 18.07.2011 № 223-ФЗ "О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц"», в котором отмечается, что Закон не определяет порядок закупки товаров, работ, услуг, а устанавливает обязанность заказчиков разработать и утвердить Положение о закупках — документ, регламентирующий закупочную деятельность заказчика и содержащий требования к закупке, в том числе порядок подготовки и проведения процедур закупки (способы закупки) и условия их применения, а также порядок заключения и исполнения договоров.

Таким образом, в отношении вопроса сопоставления ценовых предложений у различных ведомств нет единства мнения, что говорит о недоработке закона и создает поле для злоупотребления законом с целью получения необоснованной выгоды, например, когда в случае вскрытия вторых частей заявок станет известно, что среди N-ого количества участников только один находится на УСН и, таким образом, заранее оказывается в более выгодных условиях, чем участники, находящиеся на общей системе налогообложения.

Мое мнение по данному вопросу совпадает с позицией Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ, выраженной в постановлении от 28 декабря 2010 г. № 11017/10 по делу № А06-6611/2009, где: «основной задачей законодательства, устанавливающего порядок проведе-

ния торгов, является не столько обеспечение максимально широкого круга участников размещения заказов, сколько выявление в результате торгов лица, исполнение контракта которым в наибольшей степени будет отвечать целям эффективного использования источников финансирования, предотвращения злоупотреблений в сфере размещения заказов».

**Жданова Дарья Вячеславовна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## К вопросу о классификации транспортных преступлений

*Аннотация*. На сегодняшний день действующими являются одиннадцать уголовно-правовых норм, устанавливающих уголовную ответственность за совершение различных транспортных преступлений, при этом процесс формирования системы транспортных преступлений продолжается. Происходит корректировка уголовного закона, в рамках которой осуществляется криминализация либо декриминализация отдельных составов преступлений, внесение новых уголовно-правовых норм, отвечающих современным представлениям о транспортной безопасности. За последние несколько дет в текст уголовного закона неоднократно вводились новые нормы, устанавливающие уголовную ответственность за совершение различных деяний, посягающих на транспортную безопасность в форме действия или бездействия, влекущих применения наказания к виновным лицам, некоторые нормы прекратили свое действие. Несмотря на сравнительно небольшое количество статей УК РФ, предусматривающих ответственность за совершение транспортных преступлений, реальное число данных деяний значительно выше, что обусловлено наличием квалифицирующих и особо квалифицирующих признаков практически в каждой уголовно-правовой норме, помещенной в главу 27 УК РФ. Это дает основания для проведения классификации транспортных преступлений, что позволяет, во-первых, систематизировать и упорядочить сферу транспортной преступности; во-вторых, разграничить транспортные преступления с аналогичными видами правонарушений, а также смежных преступлений. В настоящей статье рассматриваются различные основания классификации транспортных преступлений, подвергаются критическому анализу отдельные научные позиции, предлагается авторская классификация транспортных преступлений.

*Ключевые слова:* транспортные преступления, классификация, критерии, основания, группировка, систематизация.

**Zhdanova Darya Vyacheslavovna**,
Master's Student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## On the classification of transport crimes

*Abstract.* Today, there are eleven criminal law provisions in force that establish criminal liability for various transport crimes. The criminal law is being adjusted, within the framework of which the criminalization or decriminalization of certain elements of crimes is carried out, the introduction of new criminal law norms that meet modern ideas about transport safety. Despite the small number of articles of the Criminal Code of the Russian Federation providing for liability for the commission of transport crimes, the actual number of these acts is much higher. The author's classification of transport crimes is proposed.

*Keywords*: transport crimes, classification, criteria, grounds, grouping, systematization.

В настоящее время продолжается корректировка уголовного закона, в рамках которой осуществляется криминализация либо декриминализация отдельных составов преступлений, внесение новых уголовно-правовых норм, отвечающих современным представлениям о транспортной безопасности.

В частности, за последние несколько лет в УК РФ были введены такие нормы, как:

— нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1, введена в 2014 г.);

— действия, угрожающие безопасности эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1, введена в 2017 г.).

Кроме этого, из текста УК РФ были исключены такие нормы, как «Оставление места ДТП» (ст. 265) и ст. 269 «Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов».

Данные изменения видятся актуальными и своевременными, учитывая, что российским законодателем последовательно реализуется принцип соответствия системы обеспечения транспортной безопас-

ности реальным и потенциальным угрозам, предполагающий необходимость постоянного выявления, анализа и прогнозирования угроз, принятия мер по их минимизации и устранению.

Сегодня система транспортных преступлений представлена одиннадцатью составами, что представляется довольно незначительным количеством. В то же время, учитывая, что практически каждая статья УК РФ в гл. 27 содержит квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки, реальное число транспортных преступлений значительно выше. При этом все посягательства на транспортную безопасность влекут за собой вред жизни или здоровью человека, окружающей природной среде или имуществу, а равно угрозу такого вреда.

Одной из основных причин вреда, наступающего от транспортных преступлений, является правовая безграмотность на транспорте. Однако формирование действенной системы обеспечительных мер транспортной безопасности затрудняет не только правовая безграмотность, но и «дух наказательности», традиционно свойственный российской государственности. Ряд новаций репрессивно-фискальной направленности вызывает весьма неоднозначную оценку как специалистов, так и участников дорожного движения.

При анализе одной из наиболее часто применяемых правоприменителям и судами норм — ст. 264 УК РФ — обращает на себя внимание, что данная статья имеет 6 частей, причем в некоторых частях предусмотрены отдельные пункты, позволяющие дифференцировать уголовную ответственность в зависимости от обстоятельств происшедшего.

Так, по ч. 1 ст. 264 УК ответственность наступает в случае, если лицо допустило нарушение правил дорожного движения, что повлекло причинение тяжкого вреда здоровью человека.

По ч. 2 квалифицируется то же деяние, осложненное состоянием опьянения виновного, либо оставлением места происшествия.

По ч. 3 ответственность наступит в случае, если лицо вследствие нарушения правил дорожного движения причиняет смерть человеку и так далее.

В целом, анализ только одной указанной статьи позволяет выделить девять самостоятельных составов преступлений, в зависимости от наступивших последствий, подпадающих под понятия как пре-

ступления небольшой тяжести (ч. 1 ст. 264 УК РФ), так и особо тяжкого преступления (ч. 6 этой же нормы).

Вышеизложенное обусловливает необходимость классификации транспортных преступлений, что позволяет, во-первых, систематизировать и упорядочить сферу транспортной преступности; во-вторых, разграничить транспортные преступления с аналогичными видами правонарушений, а также смежных преступлений.

В литературе предлагаются различные классификации рассматриваемой категории преступлений. Например, В. И. Жулев выделяет следующие виды транспортных преступлений:

1) преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта;

2) иные преступления, связанные с транспортными средствами;

3) воинские транспортные преступления (ст. 350—352 УК РФ) [1, с. 29].

С данной классификацией сложно согласиться, поскольку внятных критериев, обосновывающих необходимость выделения в отдельную группу воинских транспортных преступлений, В. И. Жулев не приводит. Следуя логике автора, в отдельные группы необходимо выделять и транспортные преступления, совершаемые с участием транспортных средств правоохранительной службы; сельскохозяйственной техники и других отраслей, что приведет к утрате смысла подобной классификации.

Не заслуживает поддержки и подход Г. О. Петровой, группирующей транспортные преступления по признаку их субъекта. По данному основанию автор комментария к УК РФ выделяет:

1) преступления, совершаемые работниками транспорта;

2) преступления, совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами;

3) преступления, совершаемые иными лицами [4, с. 323].

Недостатком данной классификации видится то, что в качестве основного критерия дифференциации выделен субъект. Однако применительно к транспортным преступлениям данный критерий невозможно признать системообразующим, то есть позволяющим выделить однородные преступления из всего массива преступных деяний.

Различные системообразующие признаки положены в основу классификации, разработанной Н. И. Пикуровым. В систему транспортных преступлений исследователь включает следующие деяния:

1) связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;

2) преступления, создающие опасность аварий, крушений, катастроф и других происшествий на всех видах транспорта;

3) иные транспортные преступления [5, с. 557].

Данный подход также заслуживает критики, поскольку выделение группы «иных транспортных преступлений» по остаточному принципу представляет собой простую совокупность деяний, не объединенных между собой единым системообразующим признаком.

Следует обратить внимание на тот факт, что многие исследователи исключали из числа транспортных преступлений такое деяние, как «нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов» (ст. 269 УК РФ).

Так, по мнению А. И. Коробеева, указанное преступление вообще не относится к числу транспортных, таковым оно признано законодателем по ошибке. В качестве обоснования своей позиции ученый доказывал, что родовым объектом данной статьи являются отношения в области экономической и хозяйственной деятельности, но не безопасности транспорта [3, с. 66].

Весомым аргументом в поддержку высказанного мнения видится и то, что четкого определения трубопроводного транспорта законодательство не содержит. Такое определение можно сформулировать только самостоятельно, руководствуясь существующими нормативными актами в сфере правового регулирования деятельности по транспортировке ресурсов.

В частности, из подп. д п. 3 постановления Правительства РФ от 28 августа 2015 г. № 903 «Об утверждении критериев определения объектов, подлежащих федеральному государственному экологическому надзору», следует, что объект трубопроводного транспорта предназначен для транспортировки газа, нефти, газового конденсата и продуктов переработки нефти и газа (магистральный и межпромысловый трубопровод).

При обращении к ст. 2 Федерального закона от 21 июля 2011 г. № 256-ФЗ «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса», можно встретить определение трубопроводного транспорта как системы линейно-протяженных объектов топливно-энергетического комплекса (в том числе магистральные газопроводы,

нефтепроводы и нефтепродуктопроводы), предназначенных для транспортировки газа, нефти и нефтепродуктов, относится к линейным объектам топливно-энергетического комплекса.

Следовательно, под трубопроводным транспортом следует понимать технологическую систему, предназначенную для перемещения газа, нефти и прочих видов соответствующих грузов. Как видно, понятие транспорта для целей гл. 27 УК РФ и понятие транспорта как системы линейно-протяженных объектов топливно-энергетического комплекса не совпадают.

Несмотря на приведенные доводы, А. И. Чучаевым высказана поддержка позиции законодателя и критика авторов, не разделяющих ее. Ученый подчеркивает, что угроза безопасности создается при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов. Указанные обстоятельства лишь подчеркивают специфику этого вида транспорта [6, с. 54].

Схожие мысли высказывают и другие исследователи. Транспортный комплекс включает в себя транспортную инфраструктуру в полном объеме: все виды транспортных средств, включая подземный, а также трубопроводы.

Тем не менее, законодатель все же посчитал рассматриваемую норму не относящейся к сфере транспортной безопасности как уголовно-правового института, регулирующего передвижение механических транспортных средств. В связи с чем Федеральным законом от 23 апреля 2018 г. № 114-ФЗ ст. 269 УК РФ была исключена из текста уголовного закона.

Интересно отметить, что в пояснительной записке к проекту федерального закона было указано только на то обстоятельство, что количество лиц, осужденных по ст. 269 УК РФ, незначительно. Вместе с тем говорилось и о необходимости унификации составов преступлений, различающихся по предмету, но аналогичных по объекту преступного посягательства.

Итак, на сегодняшний день преступление, ранее предусмотренное ст. 269 УК РФ, следует исключать из любых видов классификаций в связи с фактическим отсутствием данного состава в тексте уголовного закона. Это же утверждение справедливо и для ст. 265 УК РФ — оставление места ДТП в случае причинения тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего.

Необходимо отметить, что в последнем случае законодателем осуществлена криминализация оставления места дорожно-транспортного происшествия посредством расширения ст. 264 УК РФ за счет введения дополнительных квалифицирующих признаков, устанавливающих повышенную ответственность за оставление места ДТП после наступления последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего. Данный подход видится разумным и обоснованным шагом законодателя, направленным на разгрузку уголовного закона от излишне введенных норм.

Справедливым следует признать и замечание А. И. Коробеева о том, что компенсаторную роль в борьбе с бегством незаконопослушных водителей с места ДТП, повлекшим причинение потерпевшему определенных видов вреда, продолжает успешно играть ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности». Ее вполне достаточно для решения вопроса о неотвратимости уголовной ответственности [2, с. 73].

Исходя из вышеизложенного, руководствуясь некоторыми из вышеприведенных научных позиций, а также нормами, помещенными в гл. 27 УК РФ, представляется возможным выделить следующие основания классификации транспортных преступлений.

1. По субъекту преступления:

1) деяния, совершаемые специальными субъектами (ст. 264.1, 266, 270, 271, 271.1);

2) деяния, совершаемые общими субъектами (иные преступления, помещенные в гл. 27 УК РФ).

2. По конструктивным особенностям транспортных средств:

1) деяния, совершаемые с участием или в отношении автомобильного транспорта;

2) деяния, совершаемые с участием или в отношении железнодорожного транспорта;

3) деяния, совершаемые с участием или в отношении водного, речного или морского транспорта;

4) деяния, совершаемые с участием или в отношении воздушного транспорта.

3. По направленности посягательства:

1) деяния, посягающие на безопасность движения;

2) деяния, посягающие на безопасность эксплуатации транспорта;

3) деяния, посягающие на безопасность жизни и здоровья людей.

4. По объективной стороне:

1) деяния, совершаемые в форме действия (ст. 266, 267, 267.1, иные преступления, совершаемые в форме действия);

2) деяния, совершаемые в форме бездействия (ст. 263.1, 270, 271 и ряд других).

5. По причиненному ущербу:

1) составы, имеющие материальный характер и требующие наступления последствий;

2) составы, имеющие формальный характер и не требующие наступления последствий, но создающих угрозу транспортной безопасности.

Можно предложить и множество других оснований для классификации, однако выделение новых оснований представляет больше научный, чем практический интерес.

Представляется, что любая классификация транспортных преступлений должна проводиться с учетом общественной опасности данных видов преступлений. Эта опасность заключается в том, что допускаемые участниками движения нарушения влекут причинение существенного вреда личности, обществу и государству в виде причинения вреда здоровью пострадавших в транспортных происшествиях, наступление их смерти, причинение огромного имущественного ущерба и других негативных последствий.

**Литература**

1. Жулев, В. И. Транспортные преступления. — Москва, 2011.

2. Коробеев, А. И. Транспортные преступления: новые шаги законодателя и Конституционного Суда РФ / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Уголовное право. — 2018. — № 4. — С. 73—82.

3. Коробеев, А. И. Транспортные преступления. — Санкт-Петербург, 2003.

4. Петрова? Г. О. Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Том 2. — Нижний Новгород, 2016.

5. Уголовное право России. Общая и Особенная части / под редакцией В. К. Дуюнова. — Москва, 2012.

6. Чучаев, А. И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография / А. И. Чучаев, А. Ю. Пожарский. — Москва : Проспект, 2018.

**Зотова Виктория Алексеевна,**
магистрант Юридического института Российского университета транспорта

# Правовые аспекты внутреннего финансового аудита в Министерстве транспорта Российской Федерации как средства обеспечения законности и эффективности расходования бюджетных средств

*Аннотация*. В статье представлены результаты системно-правового анализа законодательной основы внутреннего финансового аудита в Минтрансе России в ракурсе выявления значения внутреннего финансового аудита в Минтрансе России. В результате исследования выявлено значение внутреннего финансового аудита, внутреннего финансового контроля, который осуществляют субъекты организации (администрация, работники) в рамках контроля, в связи с необходимостью правильного управления общественным (государственным, муниципальным) сектором, правовых вопросов расходования средств бюджета в Минтрансе России, повышение эффективности расходования выделенных средств из бюджета, методов и проектного подхода в интересах финансового обеспечения. Анализ научной литературы, посвященной данной проблеме, а также исследование действующего законодательства показали, что в современных условиях недостаточно изучены теоретические и практические проблемы организации внутреннего финансового контроля в Минтрансе России. В частности, разработаны некоторые методики организации внутреннего контроля, определены перечни контрольных мероприятий и процедур.

*Ключевые слова:* внутренний контроль, внутренний аудит, учреждения, государственный сектор, контроль качества финансового менеджмента, финансовое право

**Zotova Victoria Alekseevna,**
Master's Student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

# Legal aspects of internal financial audit in the Ministry of transport of the Russian Federation as a means of ensuring the legality and efficiency of budget spending

*Abstract*. The article presents the results of the analysis of the legal framework for internal financial audit in the Ministry of Transport of Russia in terms of identifying the importance of internal financial audit in the Ministry of Transport of Russia. The study revealed the importance of internal financial audit, internal financial control, which is carried out by the entities of the organization within the framework of control, due to the need for proper management of the public (state, municipal) sector, legal issues of spending budget funds in the Ministry of Transport of Russia, increasing the efficiency of spending allocated funds from the budget, methods and project approach in the interests of financial security.

*Keywords*: internal control, internal audit, institutions, public sector, quality control of financial management, financial law.

Внутренний финансовый контроль в Минтрансе России направлен на соблюдение установленных внутренних стандартов и процедур составления и исполнения федерального бюджета, ведения бюджетного учета, составления бюджетной отчетности, а также на подготовку и организацию мер по повышению экономности и результативности использования бюджетных средств. Для оценки эффективности внутреннего финансового контроля предназначен внутренний финансовый аудит, позволяющий по итогам проверки разработать рекомендации по ее повышению.

Повышение эффективности правового и организационного обеспечения расходования средств федерального бюджета является актуальной теоретической и практической задачей, на решение которой не раз направлялось внимание специалистов.

В соответствии с требованиями ч. 1 ст. 19 Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете», п. 6 Инструкции к Единому плану счетов, утвержденной приказом Минфина России от 1 декабря 2010 г. № 157н все учреждения госсектора обязаны организовывать внутренний контроль совершаемых фактов хозяйственной жизни (активы, обязательства, доходы, расходы). То есть контролю подлежат не только операции с денежными средствами, полученными из бюджета, но и остальные факты хозяйственной жизни. Здесь можно говорить о недостаточности соответствующих нормативных актов и методического обеспечения.

Внутренний финансовый контроль, определяемый Бюджетным кодексом Российской Федерации в качестве внутреннего процесса главного администратора (администратора) бюджетных средств и

осуществляемый в целях соблюдения установленных правовыми актами, регулирующими бюджетные правоотношения, требований к исполнению своих бюджетных полномочий, является составной частью каждого бюджетного полномочия главного администратора (администратора) бюджетных средств.

Минфин России в соответствии со ст. 165 Бюджетного кодекса РФ осуществляет методическое обеспечение осуществления внутреннего финансового контроля, однако издание нормативного правового акта, в котором будут установлены обязательные и единые для всей бюджетной системы РФ требования к организации и осуществлению внутреннего финансового контроля, не предусмотрено.

Главный администратор (администратор) бюджетных средств вправе самостоятельно определить порядок осуществления внутреннего финансового контроля с учетом необходимости соблюдения требований к исполнению бюджетных полномочий.

Главные администраторы (администраторы) бюджетных средств вправе издать ведомственный (внутренний) акт, обеспечивающий осуществление внутреннего финансового контроля, в том числе определяющий особенности совершения контрольных действий (указанный акт может быть (но не обязан) издан с учетом подходов, действующих в ранее изданном правовом акте главного администратора (администратора) бюджетных средств, регулирующем осуществление внутреннего финансового контроля), либо главные администраторы (администраторы) бюджетных средств вправе пользоваться ведомственными (внутренними) актами, определяющими порядок выполнения бюджетных процедур, с учетом их актуализации (при необходимости) в части определения совершаемых контрольных действий при выполнении бюджетных процедур.

С 1 января 2020 г. внутренний финансовый аудит осуществляется в соответствии с федеральными стандартами внутреннего финансового аудита.

В настоящее время федеральные стандарты внутреннего финансового аудита «Определения, принципы и задачи внутреннего финансового аудита» и «Права и обязанности должностных лиц (работников) при осуществлении внутреннего финансового аудита» утверждены приказами Минфина России от 21 ноября 2019 г. № 196н и от 21 ноября 2019 г. № 195н.

Кроме того, приказом Минфина России от 5 августа 2020 г. № 160н утвержден федеральный стандарт внутреннего финансового аудита «Планирование и проведение внутреннего финансового аудита».

Исходя из п. 5 ст. 160.2-1 Бюджетного кодекса РФ ведомственные (внутренние) акты по вопросам внутреннего финансового аудита принимают и издают только главные администраторы (администраторы) бюджетных средств, осуществляющие внутренний финансовый аудит.

Это означает, что главные администраторы (администраторы) бюджетных средств, передавшие полномочия по осуществлению внутреннего финансового аудита и (или) принявшие решение об упрощенной организации внутреннего финансового аудита с учетом положений федерального стандарта внутреннего финансового аудита «Основания и порядок организации, случаи и порядок передачи полномочий по осуществлению внутреннего финансового аудита», ведомственные (внутренние) акты по вопросам внутреннего финансового аудита не издают.

Вместе с тем в соответствии с п. 1.10 Типового регламента внутренней организации федеральных органов исполнительной власти, утвержденного постановлением Правительства РФ от 28 июля 2005 г. № 452, руководитель федерального органа исполнительной власти несет ответственность, в том числе, за организацию и осуществление внутреннего финансового контроля в федеральном органе исполнительной власти.

Кроме того, согласно подп. 1 п. 2 ст. 160.2-1 Бюджетного кодекса РФ внутренний финансовый аудит осуществляется, в том числе, в целях оценки надежности внутреннего финансового контроля и подготовки предложений об организации внутреннего финансового контроля.

Таким образом, внутренний финансовый контроль, определяемый Бюджетным кодексом в качестве внутреннего процесса главного администратора (администратора) бюджетных средств и осуществляемый в целях соблюдения установленных правовыми актами, регулирующими бюджетные правоотношения, требований к исполнению своих бюджетных полномочий, является составной частью каждого бюджетного полномочия главного администратора (администратора) бюджетных средств.

Вопросы внешнего и внутреннего аудита (контроля) в государственном секторе являются актуальными и для зарубежных ученых, особенности формирования данных систем, проблемы и пути их решения в различных странах (Франция, Дания, Испания, Румыния, Германия и др.) исследуются учеными. Особое внимание в работах отечественных ученых уделяется вопросам контроля качества внутреннего и внешнего аудита.

Минтранс России в соответствии с положениями ст. 160.2-1 Бюджетного кодекса РФ и Правилами осуществления главными распорядителями (распорядителями) средств федерального бюджета (бюджета государственного внебюджетного фонда Российской Федерации), главными администраторами (администраторами) доходов федерального бюджета (бюджета государственного внебюджетного фонда Российской Федерации), главными администраторами (администраторами) источников финансирования дефицита федерального бюджета (бюджета государственного внебюджетного фонда Российской Федерации) внутреннего финансового контроля и внутреннего финансового аудита, утвержденными постановлением Правительства РФ от 17 марта 2014 г. № 193, издало приказ от 17 декабря 2019 г. № 403 «Об утверждении Положения об осуществлении в Министерстве транспорта Российской Федерации внутреннего финансового контроля».

В соответствии с данным приказом руководители структурных подразделений Минтранса России, т.е. структурные подразделения Министерства транспорта Российской Федерации, организующие и выполняющие, а также обеспечивающие соблюдение внутренних процедур составления и исполнения бюджета, ведения бюджетного учета и составления бюджетной отчетности в соответствии с Положением об осуществлении в Минтрансе России внутреннего финансового контроля о структурном подразделении, организуют работу по осуществлению внутреннего финансового контроля в соответствии с Положением.

В Минтрансе России в соответствии с приказом от 18 декабря 2019 г. № 406 «Об утверждении положения об отделе внутреннего финансового аудита Министерства транспорта Российской Федерации» внутренним финансовым аудитом занимается Отдел внутреннего финансового аудита.

В соответствии с данным Положением Отдел внутреннего финансового аудита — это структурное подразделение Минтранса России, оно обеспечивает деятельность Министерства по вопросам осуществления на основе принципа функциональной независимости внутреннего финансового аудита, организации плановых проверок деятельности подведомственных Министерству федеральной службы и федеральных агентств, подведомственных организаций, проверок получателей субсидий и бюджетных инвестиций.

В соответствии с приказом Министерства о распределении обязанностей между Министром транспорта Российской Федерации и заместителями Министра осуществляется контроль деятельности и координация Отдела.

В своей деятельности Отдел руководствуется:

1) конституцией РФ;
2) федеральными конституционными законами;
3) федеральными законами;
4) указами и распоряжениями Президента РФ;
5) постановлениями и распоряжениями Правительства РФ;
6) положением о Министерстве;
7) приказами Министерства;
8) соответствующими положениями.

Таким образом, результаты проведенных исследований действующей нормативно-правовой базы, которая регулирует организацию внутреннего аудита в Минтрансе России, позволяют сделать вывод о том, достаточно подробно разработаны методики организации внутреннего контроля, определены перечни контрольных мероприятий и процедур.

**Кувшинов Александр Евгеньевич,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

# Гражданско-правовая ответственность предприятий за вред, причиненный в связи с использованием железнодорожного транспорта

*Аннотация*. В статье рассмотрены основные особенности реализации такого деликтоспособности, как элемента гражданско-правовой ответственности, предприятиями за вред и иной ущерб, нанесенный в связи с использованием железнодорожного транспорта. При этом вопрос определения природы ответственности за гражданско-правовой вред, причиненный на железнодорожном транспорте, а также соотношения норм УЖТ РФ и ГК РФ, вызывает как научный, так и практический интерес, учитывая огромную роль грузоперевозок железнодорожным транспортом в РФ, что вызывает актуальность темы исследования. Научная новизна данного исследования состоит в том, что данное исследование рассматривает проблему конкретных гражданско-правовых нарушений, установленных Уставом железнодорожного транспорта через призму общей проблемы определения границ гражданско-правовой правосубъектности (в частности, деликтоспособности) субъекта гражданского права. Объектом исследования являются правоотношения, возникающие в сфере гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный на железнодорожном транспорте. Предметом исследования является правовое регулирование гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный на железнодорожном транспорте. Целью исследования является анализ действующего правового регулирования в данной сфере, а также выдвижение предложений по его усовершенствованию исходя из общих принципов гражданско-правового регулирования. В ходе работы использована как общенаучная (анализ, синтез, индукция, дедукция), так и специально-правовая методология, особое значение уделено системному методу исследования, в рамках которого осуществлен анализ взаимосвязи ГК РФ и УЖТ РФ в вопросе установления деликтоспособности лиц за правонарушения на железнодорожном транспорте. На основании анализа норм действующего законодательства, сделан вывод относительно необходимости изменения правового регулирования особенностей гражданско-правовой ответственности, установленных Уставом железнодорожного транспорта РФ для приведения данного закона в соответствии с Гражданским Кодексом РФ.

*Ключевые слова:* правоспособность, гражданская правосубъектность, правосубъектность, деликтосубъектность, гражданское правонарушение, гражданская ответственность на транспорте.

**Alexander E. Kuvshinov,**
Master's Student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

# Civil liability of enterprises for damage caused in connection with the use of railway transport

*Abstract*. The article discusses the main features of the implementation of such delicacy, as an element of civil liability, by enterprises for harm and other damage caused in connection with the use of railway transport. At the same time, the question of determining the nature of liability for civil damage caused on railway transport, as well as the ratio of the norms of the RF Labor Code of the Russian Federation and the Civil Code of the Russian Federation, arouses both scientific and practical interest, given the huge role of freight transportation by rail in the Russian Federation, which is of relevance. research topics.

*Keywords*: legal capacity, civil legal personality, legal personality, delicto personality, civil offense, civil liability in transport.

Правосубъектность является ключевым понятием гражданского права, так как представляет собой государственное признание того факта, что субъект обладает достаточными правами и обязанностями для того, чтобы вступать в те или иные правоотношения. Как справедливо отмечает В. В. Груздев, без такого признания человек в юридической реальности оказывается исключительно в качестве живой, говорящей материи, которая при определенных условиях может стать лишь объектом чужого права (как это было в рабовладельческую эпоху) [2].

Одной из основополагающих характеристик гражданской правосубъектности является деликтоспособность. Деликтоспособностью признается возможность лица нести гражданско-правовую ответственность за свои действия. Деликтоспособность признается как за физическими, так и за юридическими лицами. Как отмечает А. Е. Бураева, в широком смысле в литературе в содержание деликтоспособности юридического лица как элемента его гражданской правосубъектности включают не только деликтную ответственность, но также и ответственность за нарушение договорных обязательств [1].

Из вышеизложенного можно сделать вывод, что вред, причиненный юридическим лицом, является основанием для соответствующей

ответственности. Такая ответственность может возникать как в связи с договором (прежде всего, в связи с ненадлежащим исполнением такого договора), так и в связи с внедоговорным причинением вреда. При этом подобная ответственность имеет универсальный характер и может возникать в любых сферах правовых отношений, в том числе — и на железнодорожном транспорте.

Следует отметить, что железнодорожный транспорт представляет собой одну из наиболее регулируемых сфер экономики Российской Федерации. Это связано с несколькими факторами. Во-первых, высокая регулированность транспорта имеет исторические корни, учитывая, что транспортные артерии, помимо частноправового значения перемещения людей и товаров, всегда имели стратегическое значение для любого государства. Во-вторых, следует отметить, что область транспорта представляет собой достаточно уязвимую мишень для террористических проявлений, что требует повышенного внимания государства к данным вопросам.

Наконец, железнодорожный транспорт, является сферой деятельности естественных монополий. В соответствии со ст. 4 Федерального закона «О естественных монополиях», в Российской Федерации осуществляется переход от естественной монополии в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры. При этом очевидно, что подобные сферы, вследствие потенциально сверхвысокой экономической ликвидности, находятся в зоне повышенного риска совершения коррупционных правонарушений, в частности, при организации государственных закупок монополистом, что обусловливает большое количество научных исследований в этой сфере.

Высокая урегулированность отношений приводит и к развитости системы ответственности за вред, причиненный в сфере железнодорожного транспорта. Законодательством РФ предусмотрена уголовная, административная, дисциплинарная и гражданско-правовая ответственность за правонарушения на железнодорожном транспорте.

Гражданско-правовая ответственность, по своей природе, имеет компенсаторно-восстановительную функцию. Если иные виды ответственности служат, прежде всего, для общей или специальной превенции правонарушений, то задачей гражданской ответственности

является восстановление нарушенных прав или наличие адекватной компенсации за такое нарушение.

Формы гражданско-правовой ответственности за правонарушения на железнодорожном транспорте установлены УЖТ РФ и ГК РФ. При этом УЖТ РФ является специальной нормой относительно ГК РФ и нормами данного нормативно-правового акта установлена специальная ответственность за целый ряд нарушений в сфере железнодорожного транспорта, в том числе:

— ответственность за неправильное заполнение документов при заключении договора перевозки грузов железнодорожным транспортом (ст. 94, 98 УЖТ РФ);

— ответственность за полное или частичное невыполнение заявки грузоотправителем (ст. 94 УЖТ РФ);

— ответственность за использование вагонов, контейнеров для перевозок грузов без согласия их владельцев (ст. 99 УЖТ РФ);

— ответственность за нарушение требований правил перевозок грузов железнодорожным транспортом и таможенных правил, касающихся перевозок грузов (ст. 47 УЖТ РФ);

— ответственность за повреждение или утрату предоставленных перевозчиком вагонов, контейнеров или их узлов и деталей (ст. 104 УЖТ РФ).

За указанные деяния предусматривается ответственность в виде штрафа. При этом, как справедливо отмечает А. С. Шмакова, в действующем транспортном законодательстве не определена правовая природа штрафов и пеней. В связи с этим возникает вопрос о сущности этих санкций [3].

Вполне очевидно, что природа таких штрафов является гражданско-правовой, следовательно, общие правила гражданско-правовой ответственности должны соответствовать ГК РФ. В то же время, на практике мы видим, что УЖТ РФ содержит нормы, прямо противоречащие общим принципам гражданского законодательства. Такой нормой является, в частности норма ст. 36 и 99 УЖТ РФ, в соответствии с которыми у грузополучателя формируется обязанность принять груз и оплатить его в том числе и в том случае, когда он не является стороной по такому договору.

В соответствии с п. 1 ст. 430 ГК РФ, договором в пользу третьего лица признается договор, в котором стороны установили, что долж-

ник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, имеющему право требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу. Соответственно третье лицо не может быть обязано осуществлять какие-либо действия по принятию товара, а норма ст. 36, 99 УЖТ РФ противоречит ГК РФ.

Как мы уже упоминали ранее, гражданско-правовая ответственность может возникать либо в связи со взятым на себя обязательством (договорная ответственность) либо же в связи с виновным деянием (внедоговорная ответственность, например, в связи с нанесением вреда дикой природе. Случай ответственности грузополучателя перед перевозчиком за непринятие товара, при условии, что грузополучатель не является стороной договора, противоречит правосубъектности юридического лица, как носителя юридических прав и обязанностей, создавая правовую коллизию между нормами ГК РФ и УЖТ РФ. Следовательно, нормы ст. 36, 99 УЖТ РФ должны быть изменены и приведены в соответствие с общими правилами гражданско-правового регулирования.

**Литература**

1. Бураева, А. Е. Эдементы правосубъектности юридического лица / А. Е. Бураева, К. А. Москвина // Фундаментальные и прикладные исследования: проблемы и результаты. — 2016. — № 26-2 // URL: https://cyberleninka.ru/article/n/elementy-pravosubektnosti-yuridicheskogo-litsa (дата обращения: 24 декабря 2020 г.).

2. Груздев, В. В. О сущности гражданской правосубъектности // Актуальные проблемы российского права. — 2018. — № 2 (87) // URL: https://cyberleninka.ru/article/n/o-suschnosti-grazhdanskoy-pravosubektnosti (дата обращения: 24 декабря 2020 г.).

3. Шмакова, А. С. Особенности ответственности участников по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом // Уральский журнал правовых исследований. — 2020. — № 2 (9) // URL: https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-otvetstvennosti-uchastnikov-po-dogovoru-perevozki-gruzov-zheleznodorozhnym-transportom (дата обращения: 24 декабря 2020 г.).

**Кудекова Алевтина Кадировна,**
специалист 2-й категории мастерской транспортного проектирования ГБУ «Главное архитектурно-планировочное управление Москомархитектуры», магистрант Юридического института Российского университета транспорта

# Нормативно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции дорог

*Аннотация.* В статье представлены результаты анализа нормативно-правовой основы обеспечения безопасности дорожного движения на этапах проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог. Рассматриваются основные требования, изложенные в федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Затрагивается тема о повышении значимости автомобильных дорог в системе экономики современного государства и исследуется влияние неблагоприятных дорожных условий на безопасность дорожного движения. По результатам осуществленного анализа в статье раскрыты отдельные пробелы и противоречия нормативной базы, используемой при проектировании, строительстве и реконструкции автомобильных дорог, указываются направления ее развития, формулируются предложения по совершенствованию системы нормативно-правового регулирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

*Ключевые слова:* транспорт, проектирование, автомобильные дороги, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, нормативный правовой акт, нормативная правовая база, федеральный закон, автомобилизация.

**Kudekova Alevtina Kadirovna,**
specialist of the 2nd category of the transport design workshop of the State Budgetary Institution «Glavnoe architekturno-planning Managementskomarchitektury», Master's student of the Law Institute of the Russian University of Transport

# Regulatory and legal framework for ensuring road safety in the design, construction and reconstruction of roads

*Abstract.* The results of the analysis of the regulatory and legal framework for ensuring road safety at the stages of design, construction and reconstruction of highways are presented. The main requirements set forth in the federal law of December 10, 1995 No. 196-FZ "On road safety" are considered. The topic of increasing the importance of highways in the system of the economy of a modern state is touched upon and the influence of unfavorable road conditions on road safety is investigated.

*Keywords*: transport, design, highways, road safety, road traffic accident, normative legal act, normative legal base, federal law, auto-mobilization.

Темпы развития автомобильного транспорта в нашей стране достаточно высоки и превосходят соответствующие показатели для многих стран мира. Если учесть, что в настоящее время автомобильным транспортом перевозится большая часть всех грузов и пассажиров, то становится явной потребность бесперебойной и безопасной работы этого вида транспорта.

Однако, значение транспорта для экономики России не ограничивается исключительно вопросами перевозок товаров в интересах обеспечения потребностей экономики страны. Бесперебойное и эффективное функционирование транспортного комплекса, рассматриваемое в качестве первоочередной задачи Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, является залогом динамичного развития социально-экономической сферы и национальной безопасности государства, обеспечения его геополитического единства и суверенитета. Необходимость максимального снижения негативных последствий массовой автомобилизации вынуждает искать эффективные направления развития транспортной системы.

Система нормативного правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения охватывает широкий спектр общественных отношений и представляет собой структуру, состоящую из четырех уровней: международные договоры РФ; федеральные законы и другие законодательные акты, изданные высшим законодательным органом страны, акты Президента РФ и Правительства РФ, иные нормативные правовые акты федерального уровня, нормативные правовые акты субъектов РФ, нормативные правовые акты органов местного самоуправления.

В рамках структуры транспортной безопасности законодательством выделяются ее составляющие. Так, в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» под безопасностью дорожного движения понимается состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий (ст. 2). Очевидно, что легальное закрепление различных видов безопасности в структуре транспортной безопасности дает основания для научного исследования структурных элементов и взаимосвязей между ними. В Законе определено, что задачами по обеспечению безопасности дорожного движения являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий.

Обсуждая возможные меры по улучшению дорожной ситуации, ряд экспертов выделяют одним из основных направлений необходимость скорейшего развития дорожной инфраструктуры. Следует отметить, что в соответствии с законом, проектирование, строительство и реконструкция дорог в России должны преследовать цель обеспечения безопасности дорожного движения (п. 1 ст. 11 Закона). Одним из наиболее актуальных направлений является совершенствование нормативно-правовых актов и иных документов, обеспечивающих безопасность дорожного движения на этапах проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования.

Риск ДТП может определяться состоянием основных объектов (человека, автомобиля, дороги), находящихся «в норме» или «не в норме». «Норма» также не исключает рисков за определенное время деятельности человека, эксплуатации дороги или машины. Психофизиологическое восприятие водителями дорожных условий показало, что неблагоприятные дорожные условия, вызванные ошибочными проектными решениями, способствуют принятию неверных решений при управлении транспортными средствами, приводящим к дорожно-транспортным происшествиям.

Непосредственная роль дорожных условий в возникновении дорожно-транспортных происшествий по официальной статистике невелика. Однако, согласно исследованиям, неблагоприятные дорожные условия являются фактором, сопутствующим большему проценту

дорожных происшествий и, зачастую, способствуют их возникновению. Последние исследования показывают, что во многих случаях дорога является скрытым «соучастником» или первопричиной большого числа дорожно-транспортных происшествий[1], приписываемых статистикой другим смежным факторам.

Автомобильные дороги строятся в расчете на многие годы службы, и нормы проектирования должны учитывать тенденции указанных изменений с тем, чтобы увязать требования к параметрам транспортных потоков, параметрам и характеристикам дорог с требованиями движения не только современных, но и перспективных автомобилей, а также предусматривать стадийное развитие дорог с минимальными затратами.

За прошедшие годы после разработки действующих норм проектирования автомобильных дорог произошли значительные количественные и качественные изменения транспортных потоков на дорогах, изменилась роль автомобильных дорог в социально-экономическом развитии общества и государства в автомобилизации населения и бизнеса, повысились требования к потребительским свойствам автомобильных дорог.

К примеру, в отечественной практике транспортного проектирования в настоящее время используются характеристики пропускной способности проезжей части дорог, установленные «Руководством по оценке пропускной способности автомобильных дорог» 1982 г.[2], а заменяющий действующий ОДМ 218.2.020-2012[3] в части определения пропускной способности фактически цитирует параметры из прежнего руководства. На момент определения характеристик пропускной способности использовались обоснования, основанные на безопасном движении одиночного расчетного автомобиля. Данные параметры требуют уточнения в связи с ростом уровня автомобилизации населения и изменением состава парка автомобилей. Также стоит учесть достаточно плотное движение транспорта в городских условиях и

[1] *Сидоренко Т. А. и др.* Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения // Инженерный вестник Дона. 2019. № 3 (54). С. 32.

[2] Руководство по оценке пропускной способности автомобильных дорог. Министерство автомобильных дорог РСФСР. 1982

[3] ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог.

огромное количество факторов, влияющих на характер движения транспортного потока. Такие факторы, как наличие большого количества общественного транспорта, пешеходных переходов, зон паркования автомобилей, характерны для городских условий и требуют дополнительной оценки влияния на транспортные потоки. Актуальные знания о пропускной способности участка улично-дорожной сети будут способствовать оптимизации параметров улиц и дорог в составе сети. Это в свою очередь повлияет на точность прогнозной оценки условий дорожного движения при проектировании улично-дорожной сети и, как следствие, на безопасность движения.

Также нормативные документы лишь вскользь упоминают об улучшении трассы автомобильной дороги как об одном из видов ремонтов, не акцентируя его важного значения для повышения уровня безопасности движения, что принижает значимость этих работ, ставит их в зависимость от финансирования и зачастую не приводит к снижению аварийности. Помимо прочего, улучшение условий движения без одновременного совершенствования трассы дороги неизбежно ведет к выбору ошибочного режима движения и, как следствие, к росту числа происшествий[1].

Как показывают исследования, совершенно необоснованно при проектировании все еще широко применяют минимальные допустимые нормами величины элементов трассы дороги. Вызвано это все тем же стремлением к минимизации расходов на проектирование и строительство автомобильных дорог. Однако, согласно закону №196-ФЗ, при проектировании, строительстве и реконструкции дорог не допускается снижение капитальных затрат за счет инженерных решений, отрицательно влияющих на безопасность дорожного движения (п. 3 ст. 11 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»).

Действующие нормы и правила проектирования автомобильных дорог отстали от динамики изменения указанных требований. Нормы проектирования должны периодически обновляться. К настоящему времени эти нормы устарели и уже отстают от произошедших изменений в количественном и качественном развитии автомобильного

[1] *Сидоренко Т. А. и др.* Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения // Инженерный вестник Дона. 2019. № 3 (54). С. 40.

транспорта, от требований социально-экономического развития страны и возросших требований к автомобильным дорогам. Необходимо совершенствовать сами нормы на проектирование автомобильных дорог в соответствии с постоянно меняющимися условиями движения, учитывать критерии оценки безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции автомобильных дорог.

Для преодоления указанных проблем необходимо разработать систему эффективных административно-правовых средств по противодействию правонарушениям в сфере безопасности дорожного движения. Здесь необходим системный, концептуальный подход регламентации административной ответственности в указанной сфере.

Для успеха борьбы за безопасность и организованность дорожного движения необходимо переработать действующие нормы проектирования дорог путем критического анализа и использования накопленного опыта применения действующих норм проектирования, результатов законченных научных работ, а также зарубежного опыта. Также необходимо активизировать научные исследования, которые должны более детально изучить роль самих автомобильных дорог как одной из основных причин возникновения дорожно-транспортных происшествий. Необходима активизация деятельности дорожных служб в области повышения безопасности движения. Важным вкладом дорожных организаций в безопасность движения должно явиться рациональное проектирование вновь строящихся и реконструкция дорог по новым, современным нормам.

**Масленников Максим Аркадьевич,**
аспирант Юридического университета Российского университета транспорта

## Особенности предоставления информации при заключении договора коммерческой концессии в сфере оказания транспортных услуг

*Аннотация*. Данная статья посвящена исследованию наиболее проблемных аспектов, возникающих в контексте предоставления информации по

договору коммерческой концессии в сфере осуществления деятельности по оказанию транспортных услуг. В рамках указанного исследования удалось прийти к ряду выводов, которые имеют важное значение как для теоретического понимания рассматриваемой сферы, так и для практики правоприменения. В частности, на основании анализа законодательства удалось прийти к выводу о том, что информация о логистических схемах доставки и порядке организации перевозок по смыслу ст. 1465 ГК РФ является объектом исключительных прав в форме ноу-хау, поскольку организация-перевозчик всегда стремится обеспечить режим ее конфиденциальности в контексте ограничения доступа третьих лиц. Учитывая данное положение, в работе было проанализировано противоречие относительно необходимости обязательного предоставления ноу-хау в рамках исполнения правообладателем обязанности по предоставлению пользователю необходимой информации. Результатом данного правового анализа является обоснованное умозаключение, согласно которому ноу-хау является прежде всего объектом исключительных прав и не может подразумеваться в качестве сведений, которые организация-перевозчик, являющаяся ее правообладателем, обязана предоставить пользователю согласно ст. 1031 ГК РФ. Однако обязательной передаче в контексте упомянутой статьи будут подлежать идентификаторы, с помощью которых реализуется доступ к сведениям, составляющим ноу-хау. Наряду с этим, в работе делается вывод относительно отсутствия необходимости определения в договоре коммерческой концессии условий использования предоставляемых организацией-перевозчиком сведений в сфере логистики и порядка организации деятельности, поскольку ноу-хау имеет особый режим обеспечения конфиденциальности.

*Ключевые слова:* коммерческая концессия, правообладатель, пользователь, информация, ноу-хау, организация-перевозчик, оказание транспортных услуг.

**Maslennikov Maxim Arkadyevich,**
post-graduate student of the Russian University of Transport

## Features of providing information when concluding a commercial concession agreement in the field of transport services

*Abstract.* The most problematic aspects arising in the context of providing information under a commercial concession agreement in the field of carrying out activities for the provision of transport services have been investigated. Based on the analysis of the legislation, it was possible to come to the conclusion that in-

formation on logistics delivery schemes and the procedure for organizing transportation within the meaning of Art. 1465 of the Civil Code of the Russian Federation is an object of exclusive rights in the form of know-how, since the carrier organization always strives to ensure its confidentiality in the context of restricting access to third parties.

*Keywords*: commercial concession, copyright holder, user, information, know-how, carrier organization, provision of transport services.

Договор коммерческой концессии определился в российском праве в качестве самостоятельного правового института относительно недавно, однако несмотря на это сфера его применения является достаточно широкой. В контексте данного договора происходит предоставление права использования в предпринимательской деятельности комплекса исключительных прав одной стороной, то есть правообладателем, другой стороне, именуемой пользователем. Комплекс принадлежащих правообладателю исключительных прав включает права на товарный знак, знак обслуживания и другие объекты исключительных прав.

Заключение договора коммерческой концессии является взаимовыгодным и для пользователя, и для правообладателя. Правообладатель в данном случае освобождается от необходимости создания филиалов или регистрации новых юридических лиц, в то время как пользователь получает возможность использовать в рамках своей деятельности средства индивидуализации, деловую репутацию и технологии правообладателя. Ввиду этого договор коммерческой концессии в настоящее время широко применяется в различных видах деятельности. Не является исключением и сфера оказания транспортных услуг, правовое регулирование которых в контексте системы транспортных отношений является необходимым условием развития экономики.

В последнее время особо активно практика применения договоров коммерческой концессии развивается в рамках стратегии маркетингового продвижения организаций, оказывающих курьерские услуги по перевозке документов и грузов. Среди них можно выделить такие компании, как ООО «Сдэк», ООО «Главдоставка», ООО «Грузчиков-Сервис Плюс», АО «НПС» и другие компании, которые осуществляют доставку как автомобильным, так и железнодорожным и авиационным транспортом.

Стоит отметить, что предоставление пользователю по договору коммерческой концессии необходимой информации со стороны правообладателя является одним из важнейших факторов успешной реализации указанного договора. В контексте оказания возмездных услуг по перевозке данный фактор приобретает еще большее значение, с учетом того, что для эффективного осуществления данного вида деятельности важнейшее значение имеет информация ологистических схемах доставки, порядке распределения штатных должностей, организации взаимодействия между отдельными субъектами осуществления перевозок и прочих аспектах.

Однако в данном случае у потенциального пользователя очень часто возникает вопрос по поводу того, обязан ли будет правообладатель передать ему данную информацию в случае отсутствия соответствующего положения в договоре коммерческой концессии. Организацию-правообладателя, занимающуюся реализацией перевозок, часто интересует вопрос относительно ответственности пользователя в случае разглашения им предоставленной информации, при условии, что в договоре не конкретизированы условия ее предоставления. Наличие этих спорных моментов свидетельствует о необходимости их детального изучения и разрешения противоречий в данной сфере.

Для начала необходимо определить сущность такого понятия, как информация. По общему правилу, согласно ст. 2 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» под информацией понимается совокупность сведений (сообщений, данных), которые могут быть представлены в любой форме.

Стоит отметить, что информация на данный момент не является объектом гражданского права, так как была она исключена из перечня этих объектов в ст. 128 ГК РФ Федеральным законом от 18 декабря 2006 г. № 231-ФЗ «О введении в действие части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации». При этом вопрос о признании информации в качестве самостоятельного объекта гражданского права остается дискуссионным. Во многом это связано с тем, что из информационного законодательства не было исключено положение о том, что информация может являться объектом гражданско-правовых отношений[1].

[1] Статья 5 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».

Кроме этого, в ряде ГК РФ используется термин информация. В частности, ст. 857 ГК РФ содержит упоминание о сведениях, составляющих банковскую тайну, в свою очередь ст. 1465 ГК РФ раскрывает понятие секрета производства, в качестве которого признаются сведения производственного, технического, экономического, организационного и иного характера. Ввиду этого многие ученые относят информацию к объектам гражданских правоотношений.

Для наиболее верного определения отраслевой принадлежности такой категории, как информация, необходимо исходить из того, что предмет гражданского права ограничен имущественными отношениями и личными неимущественными отношениями. В свою очередь информация является весьма широким понятием и подразумевает в том числе такие категории, как государственная тайна, общеизвестные, конфиденциальные (служебная, коммерческая тайна, персональные данные) и иные сведения[1].

Отсюда можно сделать вывод о том, что содержание информации, как объекта, выходит за рамки регулируемых гражданским правом отношений, так как данное явление фигурирует не только в гражданском, но и конституционном, административном, уголовном и других отраслях права. Ввиду этого правовое регулирование данного объекта осуществляется в рамках информационного права, которое по аналогии с транспортным правом представляет собой комплексную отрасль российского права.

Таким образом, в рамках гражданско-правовых отношений реализуется предоставление и защита тех или иных сведений, однако в данном случае речь об этих действиях идет в контексте реализации прав и обязанностей, а не оборота объектов.

Выделяется два основных вида информации — общедоступная и информация ограниченного доступа. К общедоступной информации относятся любые общеизвестные сведения и другая информация, доступ к которой не ограничен. В свою очередь под информацией ограниченного доступа понимаются те сведения, доступ к которым ограничен законодательством в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства.

[1] Указ Президента РФ от 6 марта 1997 г. № 188 «Об утверждении перечня сведений конфиденциального характера».

Рассматривая предоставление информации непосредственно в рамках договора коммерческой концессии необходимо отметить, что согласно ст. 1031 ГК РФ одной из обязанностей правообладателя по данному договору является предоставление пользователю технической и коммерческой документации, а также иной информации, необходимой для реализации прав, предоставленных по договору коммерческой концессии. Исходя сущности данного договора можно прийти к выводу, что в данной статье речь идет о реализации исключительных прав.

Ввиду этого представляется, характер предоставляемой по договору коммерческой концессии информации, необходимой для осуществления деятельности в сфере оказания транспортных услуг,будет зависеть от того, какие именно исключительные права предоставляются по этому договору.

В п. 3.4.3 приказа Роспатента от 29 декабря 2009 г. № 186 резюмируется, что в ст. 1027 ГК РФ не установлен исчерпывающий перечень объектов исключительных прав, права на использование которых, наряду с товарными знаками или знаками обслуживания, могут предоставляться по договору коммерческой концессии. Отсюда следует, что по договору коммерческой концессии могут быть предоставлены права на коммерческое обозначение, ноу-хау и другие объекты.

При заключении договора коммерческой концессии в сфере услуг по перевозке грузов, как уже было указано ранее, важным моментом для пользователя является передача сведений о логистических схемах доставки и об организации взаимодействия между отдельными субъектами осуществления перевозок. Данные сведения вполне соотносятся с категорией такого объекта исключительных прав, как секрет производства (ноу-хау), поскольку имеют технический, экономический и организационный характер, а также обладают действительной или потенциальной коммерческой ценностью ввиду того, что организация-перевозчик в любом случае будет стремиться ограничить доступ третьих лиц к данным сведениям путем обеспечения их конфиденциальности.

Таким образом в данном случае можно наблюдать весьма противоречивую ситуацию. Статья 1031 ГК РФ предусматривает обязанность правообладателя предоставить пользователю всю информацию,

необходимую для реализации исключительных прав в отношении предоставленных по договору объектов, в то время как коммерческие сведения в форме ноу-хау одновременно являются и информацией, и объектом исключительного права. Ввиду этого в данном случае возникает вопрос по поводу того, подразумевается ли в контексте данной статьи обязательное предоставление ноу-хау.

На наш взгляд, необходимо исходить из того, что в рамках гражданско-правовых отношений, согласно ст. 1465 ГК РФ, ноу-хау выступает прежде всего как объект исключительных прав, в то время как в качестве информации данная категория понимается уже в контексте ст. 2 Федерального закона «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».

Отсюда можно сделать вывод о том, что в рамках договора коммерческой концессии не предполагается обязательное предоставление ноу-хау. Правообладателю принадлежит исключительное право на данный объект и вопрос о предоставлении права его использования будет решаться непосредственно в рамках положений договора коммерческой концессии. Отсюда следует, что если исключительное право на ноу-хау, составляющее сведения относительно логистики и порядка организации перевозок, не было предоставлено в рамках данного договора, то правообладатель не обязан предоставлять пользователю соответствующую информацию.

Стоит отметить, что для использования ноу-хау пользователю могут понадобиться сведения о паролях, логинах и других идентификаторах. В случае, если в договоре коммерческой концессии будет предусмотрено предоставление пользователю ноу-хау, то правообладатель, в силу уже упомянутой ст. 1031 ГК, обязан предоставить ему информацию об указанных идентификаторах, если с сними связывается возможность использования предоставленного объекта исключительных прав.

Так, из решения Арбитражного суда Челябинской области по делу № А76-18877/2018 следует, что по договору коммерческой концессии правообладатель предоставил пользователю исключительные права на использование товарного знака и ноу-хау. ИП Бычкова А. В., являющаяся пользователем по данному договору, указывала на то, что ИП Анкушев А. Н., являющийся правообладателем, не предоставил ей необходимую информацию для использования сведений, состав-

ляющих ноу-хау. В положениях договора коммерческой концессии было установлено, что доступ к сведениям, представляющим собой ноу-хау (план развития, брендбук, программное обеспечение), реализуется через корпоративный аккаунт. Суд пришел к выводу, что правообладатель предоставил пользователю необходимую информацию для использования этих сведений путем передачи пароля для доступа к данному аккаунту и предоставления разрешения на редактирование некоторых размещенных на нем документов[1].

Говоря о предоставлении сведений по договору коммерческой концессии, реализуемого в сфере осуществления перевозок грузов и документов, не стоит забывать о том, что существует риск их разглашения пользователем. В данном случае необходимо рассмотреть такой аспект, как ограничение доступа к информации. Как уже было указано ранее, существует два вида информации — общедоступная и информация ограниченного доступа, при этом информация ограниченного доступа подразделяется на два других вида — государственная тайна и конфиденциальная информация. Согласно Указу Президента РФ от 6 марта 1997 г. № 188 «Об утверждении перечня сведений конфиденциального характера» к числу информации конфиденциального характера относится коммерческая тайна.

Предоставляемую правообладателем информацию в сфере логистики и порядка организации деятельности по перевозкам представляется возможным отнести к данному виду, поскольку под коммерческой тайной, по аналогии с ноу-хау, понимаются сведения различного характера, имеющие для правообладателя коммерческую ценность в силу неизвестности третьим лицам[2]. Отличие коммерческой информации от ноу-хау состоит в том, что последнее является более узкой категорией, так как режим коммерческой тайны распространяется в том числе на сведения о руководителях фирмы, о мерах, принимаемых по защите безопасности и многие другие аспекты.

Возможность привлечения к ответственности за разглашение коммерческой тайны связывается с обеспечением конфиденциальности составляющей ее информации.

---

[1] Решение Арбитражного суда Челябинской области от 20 июня 2019 г. по делу № А76-18877/2018.

[2] Статья 3 Федерального закона от 29 июля 2004 г. № 98-ФЗ «О коммерческой тайне».

В п. 4 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 29 июля 2004 г. № 98-ФЗ «О коммерческой тайне» определены меры, которые обладатель информации должен принимать для обеспечения ее конфиденциальности. В контексте договорных отношений наиболее подходящей среди обозначенных мер видится регулирование порядка использования информации, составляющей коммерческую тайну, на основании гражданско-правовых договоров. Однако в данном случае исходя из толкования законодательства, не совсем ясно, подразумевал ли законодатель в качестве данной меры существующие договорные отношения правообладателя и определенных лица, на основании которых они могут использовать коммерческую тайну, либо наличие непосредственных указаний на реализацию данной меры в контексте положений договора. Представляется, что в данном случае более правильным будет последний вариант толкования.

Таким образом, по общему правилу для обеспечения конфиденциальности информации, составляющей коммерческую тайну, в договоре коммерческой концессии или в дополнительном соглашении необходимо предусматривать положения, регулирующие порядок и условия ее использования.

Однако относительно сведений ноу-хау можно наблюдать иную ситуацию, поскольку ввиду внесенных в ст. 1465 ГК РФ изменений с 1 октября 2014 г. сохранение конфиденциальности данных сведений именно путем введения режима коммерческой тайны не является обязательным[1]. В данном случае сведения, составляющие ноу-хау, считаются конфиденциальной информацией если к таким сведениям у третьих лиц нет свободного доступа на законном основании и если их обладатель принимает разумные меры для соблюдения их конфиденциальности. Перечень данных мер не уточняется в законодательстве, поэтому представляется что суды, при разрешении вопросов в данной сфере, должны оценивать данные меры исходя из того, каким образом они ограничивают доступ к сведениям, составляющим ноу-хау.

Так, в рамках рассмотрения уже упомянутого дела № А76-18877/2018 Арбитражный суд Челябинской области пришел к выводу, что довод пользователя по договору коммерческой концессии о

[1] Пункт 144 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 23 апреля 2019 г. № 10 «О применении части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации».

недоказанности правообладателем обстоятельств введения режима коммерческой тайны в отношении сведений, составляющих секрет производства (ноу-хау), является несостоятельным. К данному выводу суд пришел на основе того, что принятие правообладателем мер для соблюдения конфиденциальности информации подтверждается фактом ограничения доступа с помощью установления пароля к аккаунту, на котором размещены сведения представляющие ноу-хау.

Таким образом, предоставление организацией-перевозчиком информации при заключении договора коммерческой концессии в сфере оказания транспортных услуг имеет несколько важных нюансов.

Во-первых, наличие на стороне данной организации обязанности по предоставлению информацию в сфере логистики и порядка организацииперевозок будет четко связана с обозначением или отсутствием в договоре коммерческой концессии условия передачи данной информации, фактически представляющей собой ноу-хау. При этом в случае обозначения в договоре такого условия организация-перевозчик в обязательном порядке обязана также предоставить пользователю сведения о необходимых для использования данной информации идентификаторах даже в случае отсутствия прямого указания на это в договоре.

Говоря об ответственности пользователя за разглашение предоставленной ему информации следует отметить, что применительно к предоставлению информации в сфере логистики и порядка организации перевозок необходимость четкой регламентации порядка ее использования в договоре отсутствует. Данная информация является объектом исключительных прав в форме ноу-хау, конфиденциальность которой в свою очередь может быть реализована путем обеспечения ограниченного доступа на законном основании и осуществлением правообладателем разумных мер для соблюдения их конфиденциальности.

**Мовсумзаде Гашим Мирза оглы,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

# Анализ положений международных договоров Российской Федерации в области внутреннего водного транспорта

*Аннотация*. Научная статья посвящена анализу положений международных договоров Российской Федерации в области внутреннего водного транспорта применительно к судам смешанного река-море плавания. Рассмотрено Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям 2000 г. Отмечено, что Соглашение применяется к применяется к международной перевозке опасных грузов судами по внутренним водным путям. Соглашение не применяется к перевозке опасных грузов морскими судами по «морским судоходным путям, составляющим часть внутренних водных путей». Соглашение не применяется к перевозке опасных грузов военными кораблями или военно-вспомогательными судами либо другими судами, принадлежащими государству или эксплуатируемыми им, когда оно использует их исключительно для правительственных и некоммерческих целей.

*Ключевые слова:* международные договоры и соглашения, внутренние водные пути, судно смешанного (река-море) плавания, порт, договор перевозки грузов, требования к судам, опасные и вредные вещества, столкновения судов, перевозки наливом, ограничение ответственности собственников судов.

**Movsumzade Hashim Mirza oglu,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

# Analysis of the provisions of international treaties of the Russian Federation in the field of inland water transport

*Abstract*. The scientific article is devoted to the analysis of the provisions of international treaties of the Russian Federation in the field of inland water transport in relation to ships of mixed river-sea navigation. Reviewed the European Agreement on the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways 2000. It is noted that the Agreement applies to the international carriage of dangerous goods by ships by inland waterways.

*Keywords*: international treaties and agreements, inland waterways, mixed (river-sea) navigation vessel, port, cargo transportation agreement, requirements for ships, hazardous and harmful substances, ship collisions, bulk carriage, limitation of ship owners' liability.

Суда смешанного река-моря плавания, осуществляя перевозки наливных грузов, могут выходить на внутренние водные пути соседних государств. В этой связи представляет определенный интерес международные договоры в области внутреннего водного транспорта, обязательствами по которым Россия связана с такими государствами.

**1.** Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, 1960 г.(далее — Конвенция 1960 г.) была принята 15 марта 1960 г. в Женеве. Вступила в силу с 13 сентября 1966 г. В настоящее время ее участниками являются 13 государств: Австрия, Беларусь, Венгрия, Германия, Казахстан, Нидерланды, Польша, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Франция, Черногория и Швейцария.

Российская Федерация присоединилась к Конвенции 1960 г. 26 января 1962 г. Акт о присоединении Российской Федерации к Конвенции 1960 г. вручен Генеральному Секретарю ООН 26 января 1962 г.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 13 декабря 1961 г. № 1108 «О присоединении СССР к Конвенции об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания» СССР присоединился к Конвенции со следующими оговорками:

а) по Конвенции, в целом — «Правительство Союза Советских Социалистических Республик заявляет, что положения настоящей Конвенции не будут применяться на внутренних водных путях Союза Советских Социалистических Республик, судоходство по которым разрешается лишь судам, плавающим под флагом СССР»;

б) по ст. 14 — «Правительство Союза Советских Социалистических Республик не считает себя связанным статьей 14 настоящей Конвенции в отношении передачи споров Международному Суду».

При присоединении СССР к указанной Конвенции было сделано заявление о незаконности статьи 10 Конвенции, ограничивающей число государств, которые могут стать ее участниками.

Конвенция 1960 г. построена на тех же принципах, что и Международная конвенция для объединения некоторых правил относитель-

но столкновения судов 1910 г.[1], регулирующая отношения по возмещению убытков от столкновения судов в торговом мореплавании: виновной ответственности, презумпции невиновности судов, солидарной ответственности и др. Обе Конвенции относятся к договорам, регламентирующим внедоговорную ответственность по обязательствам, вызванным причинением вреда.

Ответственность за ущерб, причиненный столкновением, наступает лишь при наличии вины. При этом различается столкновение, происшедшее:

1) по вине одного судна;

2) по вине двух или нескольких судов;

3) вследствие непреодолимой силы или по причинам, установить которые невозможно.

В первом случае ответственность лежит на владельце виновного судна. Если столкновение вызвано обстоятельствами, носившими характер непреодолимой силы, или неизвестными причинами, ущерб несут потерпевшие его лица, т. е. он никем не возмещается. Наиболее сложными являются правила Конвенции для случаев, когда в столкновении виновны два судна (или несколько). Для этих случаев в Конвенции установлена солидарная ответственность виновных причинителей вреда перед невиновными потерпевшими, а также в отношении поврежденных невиновных судов и предметов, находившихся на борту этих судов. В остальных случаях причинившие вред несут ответственность перед потерпевшими пропорционально значительности вины каждого из них.

Конвенция применяется как к ответственности за ущерб, причиненный столкновением, так и к возмещению ущерба, причиненного при выполнении или невыполнении судном маневра, либо вследствие несоблюдения правил плавания, даже если столкновения судов не произошло.

Ущерб, подлежащий возмещению по Конвенции, — это ущерб, который был причинен судам, физическим лицам или предметам, находившимся на борту судов.

В Конвенции термин «судно» понимается довольно широко — он распространяется также на малые суда. Кроме того, к судам прирав-

[1] Заключена в Брюсселе 23 сентября 1910 г. Признана имеющей силу для Союза ССР постановлением Совета народных комиссаров Союза ССР от 2 февраля 1926 г.

ниваются гидроглиссеры, плоты, паромы и подвижные части понтонных мостов, а также землечерпалки, краны, элеваторы и все плавучие средства или приспособления подобного рода.

Правила Конвенции распространяются на все внутренние водные пути государств — участников Конвенции, однако каждое такое государство может при подписании или ратификации Конвенции либо при присоединении к ней сделать заявление, что оно оставляет за собой право предусмотреть в своем законодательстве неприменение Конвенции на водных путях, судоходство по которым разрешается лишь судам данной страны.

К недостаткам Конвенции следует отнести то, что она не решает многих вопросов, связанных с ответственностью за ущерб, причиненный столкновением судов и, в частности, вопросов, соотношения данной Конвенции с Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г., вопросов юрисдикции по делам о столкновении и некоторых других.

**2.** Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС) 1973 г. (далее — Конвенция 1973 г.) была принята в Женеве 1 марта 1973 г. и с этой же даты была открыта для подписания. По условиям Конвенции 1973 г. она подлежит ратификации подписавшими ее государствами. В настоящее время участником Конвенции 1973 г. является Российская Федерация, которая ратифицировала ее 19 февраля 1981 г. Германия и Швейцария — подписали ее, но не ратифицировали. Конвенция 1973 г. в силу не вступила.

В содержании Конвенции 1973 г. ясно прослеживаются две части — правила об ограничении ответственности (статьи с 1 по 10 включительно) и заключительные положения (статьи с 11 по 22), составленные в форме более или менее традиционной для конвенций, принимаемых в рамках ЕЭК ООН.

Среди норм первой части Конвенции 1973 г. наиболее существенны правила, определяющие круг лиц, имеющих право на ограничение ответственности; перечень претензий (требований), ответственность по которым подлежит ограничению; предел ответственности.

Правом на ограничение ответственности обладает не только собственник судна, но и широкий круг лиц, приравненных к собственнику: лицо, эксплуатирующее судно, арендатор, фрахтователь, доверен-

ный распорядитель судовладельца. Специально подчеркивается, что если судно принадлежит государству и эксплуатируется компанией, которая зарегистрирована в этом государстве в качестве оператора судна, то положения Конвенции 1973 г. распространяются на эту компанию.

В перечень претензий, ответственность по которым подлежит ограничению, входят как договорные, так и внедоговорные претензии, а именно требования:

1) о возмещении в случае смерти, ранений или любого другого повреждения физического или психического здоровья любого лица, находящегося или не находящегося на борту судна;

2) о возмещении за утрату или повреждение груза или любого другого имущества как находящегося, так и не находящегося на борту судна;

3) о возмещении любого ущерба, нанесенного судном искусственным сооружениям портов, бассейнов и водных путей;

4) по любым обязательствам или ответственности, налагаемым любыми законами о помощи судну, о снятии с мели или разрушении потерпевшего крушение или затонувшего судна, о судне, севшем на мель или покинутом, а также об имуществе, находящемся на борту;

5) расходы и возмещение убытков, связанные с нанесением ущерба в результате загрязнения вод.

Следует иметь в виду, что правила Конвенции 1973 г., касающиеся загрязнения вод, включая и оговорку, разрабатывались с учетом принятия в недалеком будущем международной конвенции об ответственности за загрязнение вод, которая должна включать в себя и нормы об ограничении ответственности. Таким образом, содержащиеся в Конвенции 1973 г. правила по этому вопросу должны иметь временный характер.

Согласно положениям Конвенции 1973 г. лицо, желающее ограничить свою ответственность, должно учредить в зависимости от характера причиненного ущерба один или несколько фондов ограничения ответственности из числа следующих: 1) фонд по претензиям, вытекающим из причинения вреда личности; 2) фонд по претензиям, связанным с нанесением ущерба в результате загрязнения вод; 3) фонд по претензиям, возникшим в связи с причинением любого другого материального ущерба, предусмотренного Конвенцией 1973 г.

Каждый из этих фондов предназначен исключительно для урегулирования тех претензий, для которых он был создан. При этом фонд, предназначенный для урегулирования претензий, связанных с загрязнением вод, является по своему размеру двойным, а для претензий, вытекающих из причинения вреда личности, — тройным по сравнению с фондом, создаваемым для погашения иного материального ущерба.

В качестве критериев для расчета фонда служат: грузоподъемность и мощность — для судов, предназначенных для перевозки грузов; водоизмещение — для других судов; стоимость замены — для плавучих средств и оборудования, приравненных к судам. Конкретные суммы, на основе которых должен определяться размер фонда, рассчитываются в так называемых франках «жерминаль» (золотой франк весом 10/31 г пробы 0,900): 125 франков на каждую тонну максимальной грузоподъемности судна, 250 франков на каждую лошадиную силу мощности механических двигателей и т. д.

Текст Конвенции 1973 г. нельзя считать идеальным с точки зрения юридической техники, т.к. она обременена значительным числом оговорок, позволяющим ее участникам не применять некоторые важные положения данного международного договора. К недостаткам Конвенции 1973 г. можно отнести также наличие в ней (единственной из всех международных конвенций в области международного судоходства по внутренним водным путям) так называемой «колониальной оговорки».

**3.** Конвенция о договоре международной перевозке пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ; далее — Конвенция 1976 г.) была принята 6 февраля 1976 г. в Женеве. В настоящее время в силу не вступила и договаривающееся государство в ней — только Российская Федерация. Согласно ст. 20 Конвенции 1976 г. для ее вступления в силу требуется ратификация или присоединение трех государств.

В начале работы над проектом Конвенции в качестве непосредственного образца была использована наиболее близкая по характеру отношений и самая новая на тот момент Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом 1973 г. В ходе дальнейшей работы над проектом Конвенции Группой экспертов по речному праву Комитета по внутреннему

транспорту ЕЭК ООН в ее содержании обозначилось влияние другого международного договора — Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.[1]

Таким образом, Конвенция 1976 г. в значительной своей части представляет собой сочетание унифицированных норм об автомобильной и морской перевозке пассажиров. Разумеется, в составе Конвенции 1976 г. имеется ряд правил, продиктованных особенностями перевозки пассажиров и их багажа на судах внутреннего водного плавания.

Как и большинство подобных документов, Конвенция 1976 г. не содержит правил относительно всех сторон договора перевозки пассажиров. Она касается лишь самых существенных моментов в отношениях между перевозчиком и пассажиром. Более детальное регулирование отношений по перевозке пассажиров по внутренним водным путям составляет сферу национального законодательства.

Из ст.1 Конвенции 1976 г., определяющей сферу ее применения, следует, что она применяется лишь к перевозке пассажиров и багажа, имеющей международный характер. В связи с тем, что перевозки внутренним водным транспортом соприкасается с перевозками железнодорожным (паромные переправы) и морским (перевозки «река-море») транспортом, где также имеются международные соглашения о перевозке пассажиров, в Конвенции 1976 г. установлены границы применения в соответствующих случаях международных соглашений в области железнодорожного и морского транспорта.

Для целей применения Конвенции 1976 г. выработаны определения основных понятий: «перевозчик», «пассажир», «багаж».

Центральное место в Конвенции 1976 г. занимает глава IV, посвященная ответственности перевозчика. При этом предметом регулирования в Конвенции 1976 г. является только ответственность за ущерб, возникший вследствие смерти, телесных повреждений или нанесения другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира, а также ответственность перевозчика за несохранность багажа.

Во всех остальных случаях ответственность сторон друг перед другом (ответственность перевозчика за задержку в доставке, ответ-

[1]Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа была принята 13 декабря 1974 г. в Афинах и вступила в силу с 28 апреля 1987 г. Россия является участницей Афинской конвенции с 28 апреля 1987 г.

ственность пассажира за ущерб, причиненный имуществу перевозчика) устанавливается правилами, находящимися за пределами Конвенции 1976 г. Ответственность перевозчика за вред, причиненный лицу, наступает при следующих условиях, определенных Конвенцией 1976 г.:

1) при наличии ущерба, связанного со смертью, телесными повреждениями или нанесением другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира;

2) если происшествие, повлекшее за собой этот ущерб, связано с перевозкой и имело место либо во время нахождения пассажира на судне или во время его посадки и высадки, либо в связи с погрузкой, выгрузкой или выдачей багажа;

3) если это происшествие обусловлено виной перевозчика, либо виной его агентов и служащих, за которых он несет ответственность. Эта вина презюмируется, если ущерб, причиненный пассажиру, вызван кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром или связан с одним из этих событий.

В двух случаях Конвенция 1976 г. предусматривает объективную ответственность, наступающую и без вины перевозчика: во-первых, ответственность за ущерб, причиненный лицу в результате неисправности судна или бортовой аппаратуры; во-вторых, перевозчик отвечает, если в причиненном ущербе виновно лицо, у которого перевозчик нанял судно, или агенты и служащие наймодателя, за которых последний нес бы ответственность, если бы сам являлся перевозчиком.

Размер причиненного ущерба, а также круг лиц, имеющих право на возмещение ущерба, определяется согласно национальному законодательству, которое сочтет применимым разбирающий дело суд. В Конвенции 1976 г. устанавливается лишь общая сумма возмещения, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием. Эта сумма не может превышать 200 тыс. франков «жерминаль» на одного пострадавшего.

Применительно к убыткам, причиненным багажу, в Конвенции 1976 г. с небольшими модификациями установлены те же основания ответственности перевозчика, что и в отношении ущерба, причиненного лицам. Отличие заключается в том, что вина перевозчика презюмируется еще и в том случае, когда багаж был сдан перевозчику. Таким образом, сделано различие между багажом, специально сдан-

ным перевозчику, и багажом, остающимся на попечении пассажира. В отношении последнего пассажир при его утрате или повреждении должен доказать вину перевозчика. Перевозчик несет ответственность за несохранность багажа независимо от вины в тех же случаях, что и при причинении вреда лицам. Возмещение убытков от полной или частичной утраты или повреждения багажа возлагается на перевозчика в размере, равном убыткам, однако сумма возмещения не может превышать 5000 франков на пассажира, 15 000 франков на транспортное средство.

В Конвенции 1976 г. установлено, что перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в какой ущерб возник по вине пассажира или в результате такого его поведения, которое не соответствует нормальному поведению пассажира. Если причинению ущерба способствовало третье лицо, перевозчик отвечает за весь ущерб, но имеет право предъявить к этому лицу регрессный иск.

Перевозчик освобождается от ответственности, налагаемой на него в силу положений Конвенции 1976 г., если ущерб причинен ядерным инцидентом.

Перевозчик не может воспользоваться своими правами на освобождение от ответственности или на ограничение подлежащего уплате возмещения, вытекающего из положений Конвенции 1976 г., если ущерб пассажиру или его багажу причинен в результате умысла или грубой небрежности перевозчика или лиц, за действия которых он отвечает.

**4.** Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям 2000 г. (далее — ВОПОГ) принято 26 мая 2000 г. в Женеве. Вступило в силу с 28 февраля 2008 г. В настоящее время участниками ВОПОГ являются государства-члены Европейской экономической комиссии, на чьей территории находятся водные пути, кроме тех, которые образуют прибрежные маршруты, входящие в сеть водных путей международного значения, согласно определению Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП): Австрия, Болгария, Франция, Германия, Венгрия, Люксембург, Республика Молдова, Нидерланды и Российская Федерация.

Российская Федерация присоединилась к ВОПОГ 10 октября 2002 г. (постановление Правительства РФ от 12 августа 2002 г. № 590).

ВОПОГ было принято с целью установления повышенной безопасности международных перевозок, эффективного содействия охране окружающей среды посредством предотвращения загрязнения вследствие аварий и происшествий в ходе таких перевозок, облегчения транспортных операций и содействия развитию международной торговли.

ВОПОГ применяется к применяется к международной перевозке опасных грузов судами по внутренним водным путям и не применяется к перевозке опасных грузов морскими судами по «морским судоходным путям, составляющим часть внутренних водных путей» (п. 2 ст. 1).

ВОПОГ не применяется к перевозке опасных грузов военными кораблями или военно-вспомогательными судами либо другими судами, принадлежащими государству или эксплуатируемыми им, когда оно использует их исключительно для правительственных и некоммерческих целей. Однако каждое государство-участник путем принятия соответствующих мер, не сказывающихся на эксплуатации или эксплуатационных возможностях таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, обеспечивает, чтобы действия этих кораблей и судов были, насколько это практически возможно, совместимы с ВОПОГ.

Каждое государство-участник сохраняет право регламентировать или запрещать ввоз на свою территорию опасных грузов по иным причинам, чем безопасность перевозки. Однако каждое государство-участник сохраняет право договариваться на ограниченный период, установленный в прилагаемых к ВОПОГ Правилах, путем заключения особых двусторонних или многосторонних соглашений и без ущерба для безопасности о том:

— что опасные грузы, международная перевозка которых запрещена ВОПОГ, могут при определенных условиях приниматься для международных перевозок по их внутренним водным путям; или

— что опасные грузы, международная перевозка которых допускается ВОПОГ только на установленных условиях, могут, тем не менее, приниматься для международных перевозок по их внутренним водным путям на условиях, отличных от тех, которые установлены в правилах, прилагаемых к ВОПОГ.

Заключенные двусторонние или многосторонние соглашения незамедлительно доводятся до сведения Исполнительного секретаря

Европейской экономической комиссии, который информирует о них государства-участников, не участвующие в этих соглашениях.

Каждое государство-участник сохраняет право выдавать специальные разрешения на международную перевозку танкерами опасных грузов, транспортировка которых танкерами не разрешается без этих разрешений.

**5.** Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2005 г. (далее — КПГВ) принята в Будапеште 22 июня 2001 г. Вступила в силу с 2005 г. В настоящее время ее участниками являются Болгария, Венгрия, Германия, Люксембург, Нидерланды, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Франция, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария.

Российская Федерация присоединилась к КПГВ в соответствии с Федеральным законом от 8 марта 2007 г. № 33-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)».

КПГВ регулирует договорную ответственность и применима к любому договору перевозки, в соответствии с которым порт погрузки или пункт приема грузов и порт разгрузки или пункт доставки грузов находятся в двух разных государствах, по крайней мере одно из которых является государством-участником КПГВ.

Если договор предусматривает возможность выбора между несколькими портами разгрузки или местами сдачи, то таким портом или местом сдачи является порт разгрузки или сдачи, в котором фактически был сдан груз. Если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки как по внутренним водным путям, так и по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, КПГВ также применяется к этому договору при соблюдении условий, предусмотренных КПГВ, за исключением тех случаев, когда в соответствии с применимым морским законодательством был составлен морской коносамент, или, когда расстояние, которое предстоит пройти по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, является более длинным.

КПГВ применяется независимо от национальной принадлежности, места регистрации, порта приписки судна или того факта, является ли оно судном морского плавания или внутреннего плавания, и независимо от национальной принадлежности, домициля, места нахождения или места пребывания перевозчика, грузоотправителя или грузополучателя.

**Моргунов Михаил Валерьевич,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

# Транспортное право и транспортный комплекс в условиях пандемии COVID-19

*Аннотация*. Волны пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 оказали беспрецедентное влияние на многие сферы жизни общества как в России, так и мире. Социальные, экономические и политические проблемы не могли не затронуть как международное право, так и право отдельных стран, и, хотя Российское законодательство содержало положения, касающиеся противоэпидемиологической безопасности, этого оказалось недостаточно для предотвращения возникновения проблемных вопросов в законодательстве и правоприменительной практике. Поскольку в данный момент не представляется возможным получить исчерпывающие ответы на проблемные вопросы обозначенной темы в силу отсутствия должного количества научных публикаций и всестороннего анализа, автор ставит своей целью внести вклад в научную разработанность указанной темы. Разумеется, последствия эпидемии затронули различные отрасли российского и международного права, однако цель автор не межотраслевой анализ, автор считает своей главной задачей сделать акцент на проблемах и правовых вопросов транспортного комплекса и лишь вскользь затронуть проблемы смежных тем. Тем не менее, содержание статьи помимо транспортного права включило в себя и краткое упоминание экономических и логистических последствий пандемии. Совокупность постепенно возникающих правовых проблем и коллизий будет включать: материальную помощь работникам транспортного комплекса, антикризисные меры ОАО «РЖД» и Минтранса России, проблемы классификации последствий пандемии в качестве форс-мажорного обстоятельства, перечисление и разбор новых правовых коллизий, а также неисполнения предписаний и результаты деятельности межрегиональной транспортной прокуратуры, которые были выявлены в ходе мониторинга функционирования транспортного комплекса нарушения. Автор полагает, что данное исследование окажет положительное воздействие на своевременную теоретическую и практическую юридическую проработку законодательства и его исполнения. Это жизненно необходимого в целях защиты национальной безопасности, которая, в свою очередь, подразумевает в том числе и стабилизацию обстановки, социально-экономического развития Российской Федерации и обеспечения устойчивого экономического развития страны в ближайшей перспективе.

*Ключевые слова:* транспортный комплекс, право, транспортное право, пандемия, коронавирус, COVID-19, форс-мажор, непреодолимая сила.

**Mikhail V. Morgunov,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Transport law and the transport complex in the context of the COVID-19 pandemic

*Abstract*. The author focuses on the problems and legal issues of the transport complex. the set of gradually emerging legal problems and collisions will include: material assistance to employees of the transport complex, anti-crisis measures of jsc russian railways and the ministry of transport of russia, problems of classifying the consequences of a pandemic as a force majeure circumstance, listing and analysis of new legal conflicts, as well as failure to comply with instructions and the results of the activities of the interregional transport prosecutor's office, which were revealed during the monitoring of the functioning of the transport complex of violations.

*Keywords*: transport complex, law, transport law, pan-demia, coronavirus, covid-19, force majeure, force majeure.

Было бы трудно перечислить все последствия, вызванные таким беспрецедентным событием, как пандемия COVID-19, в особенности еще и по той причине, что мы наблюдаем их возникновение в реальном времени. Безусловно, одними их ключевых сфер, принявшими удар и ощутившими эти последствия стали здравоохранение и транспорт.

«Первопроходцем», естественно, стал Китай, ощутивший на себе парализацию транспортной системы, что, в свою очередь, привело к гибели многих логистических компаний, не сумевших восстановить работу. Что весьма примечательно, как пишет Чжао Дань, КНР, несмотря на население 1,4 млд человек, столкнулось с нехваткой дешевой рабочей силы, поскольку число трудоспособного населения снижается здесь в течение последних пяти лет[1]. Как итог — серьезный

[1] *Чжао Дань*, Анализ логистической системы Китая в условиях эпидемии COVID-19 // URL: https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-logisticheskoy-sistemy-kitaya-v-usloviyah-epidemii-COVID-19.

удар по транспортно-логистической системе и международной торговле (темпы которой, тем не менее, постепенно восстанавливаются).

Вопросы влияния пандемии коронавируса, целого ряда эпидемий и пандемий на транспортный комплекс, а также опыт правового регулирования в сфере транспорта в условиях сложной эпидемиологической обстановки достаточно подробно изучены специалистами. При этом существенным является традиционно пристальное внимание представителей транспортно-правовой науки к проблемам обеспечения государственного управления транспортным комплексом.

На проведенном 7 мая 2020 г. совещании по вопросам развития транспортной отрасли в условиях пандемии Владимиром Путиным была обозначена особая важность транспортного комплекса, как фактора развития экономики. Президент выделил приоритетные направления и задачи в условиях пандемии COVID-19, в их число он включил: сбережения производственных связей, рабочих мест специалистов и доходов граждан как в самой отрасли, так и в смежных секторах, сохранение инвестиционных программ транспортного развития инфраструктуры[1].

Особый акцент на проблемах транспорта справедлив, ведь наличествующая изношенность транспортной структуры, как я полагаю, потенциально опасна и может вызвать ситуацию замкнутой петли, при которой изношенность подвижного состава повлечет за собой более интенсивное распространение эпидемии, а оно, в свою очередь, напрямую или косвенно, как пишет Диканова Т. А, повлечет сокращение бюджетного финансирования модернизации транспорта [2].

Беспрецедентное сокращение транспортных услугвлечет за собой колоссальные потери транспортной инфраструктуры, что, в свою очередь, требует выработки стратегий для адаптации к новым реалиям и анализу проблем, возникающих в процессе осуществления антикризисных мер[2].

Подтверждение тезиса о том, что именно транспортная сфера в числе первых приняла на себя удар пандемии можно найти у авторов, которые особо подчеркивают, что обеспечиваемое транспортом свободное перемещение рабочей силы во многом и явилось фактором

[1] URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/63309

[2] URL: https://ach.gov.ru/news/kak-koronavirus-menyaet-transportnuyu-sferu-zakrytie-granits-i-milliardnye-finansovye-poteri

быстрого распространение новой коронавирусной инфекции, продолжающееся по настоящее время. Это, пишет автор, диктует необходимость продолжения исследований по изучению влияния экономических и медицинских факторов на транспортную безопасность в современных условиях.

Обширное число мер, направленных сегодня против коронавируса, включает в себя различные рекомендации и административные меры. Среди них можно отметить временные рекомендации Минтранса России, где ключевое значение отведено средствам индивидуальной защиты (СИЗ) и аудио и визуальному информированию пассажиров.

Помимо постановления Роспотребнадзора, касающегося оборудования железнодорожных вокзалов установками для дистанционной термометрии, в данный момент ужесточаются правила поездок в железнодорожном транспорте. Так, проводники должны отныне будут дважды за рейс мерить температуру пассажирам, в электричках будут требовать не снимать маски в течение всей поездки (исключение — поезда дальнего следования)[1]. Проанализировав содержание различных антикризисных мер, можно сказать, что ключевая мера — проведение различных профилактических мероприятий.

Комментарии и статьи юристов-практиков в качестве наиболее острой правовой проблемой этого года, связанной с последствиями пандемии, выделяют подтверждение наличия обстоятельств непреодолимой силы, вызванных ограничительными мерами из-за распространения COVID-19.

Может возникнуть вопрос, в чем же проблема? Ведь, например, в п. 20.1 Указа Мэра Москвы от 5 марта 2020 г. № 12-УМ содержится положение, согласно которому, обстоятельства коронавируса рассматриваются как форс-мажор.

Однако здесь есть нюанс, п. 3 ст. 401 ГК РФ среди случаев, которые не признают форс-мажором, называет отсутствие у должника необходимых денежных средств. В результате, как пишет глава Торгово-промышленной палаты (ТПП) России С. Катырин, 95% обращений от бизнеса, касающихся получения заключений об обстоятельствах

[1] URL: https://vgudok.com/lenta/rzhd-ne-pustyat-koronavirus-v-poezd-rospotrebnadzor-obnovil-pravila-poezdok-po-zheleznoy

непреодолимой силы по внутрироссийским контрактам были отклонены из-за несоответствия форс-мажору[1].

В итоге, в своем обзоре Верховный Суд РФ внес важную поправку, в которой говорится, что если форс-мажор привел отсутствию у должника денег для осуществления платежей, то можно констатировать невозможность исполнения в силу непреодолимой силы и освободить должника от исполнения обязательства (конечно, только на основании решения суда). Ведь признание распространения новой коронавирусной инфекции обстоятельством непреодолимой силы не может быть универсальным для всех категорий должников, независимо от типа их деятельности, условий ее осуществления, в том числе региона, в котором действует организация.

Более полную картину правовых проблем и их решений может показать анализ результатов мониторинга функционирования транспортного комплекса, организованный межрегиональной транспортной прокуратурой.

Заместителем межрегионального транспортного прокурора Опенышевым О. С была проделана колоссальная работа по систематизации выявленных нарушений в транспортном комплексе. Им описывается комплекс мер по предотвращению нарушений законодательства, в список которых входит: учет прибывших в Россию пассажиров из иностранных государств, анализ поступающих в органы транспортной прокуратуры жалоб и обращений граждан, также, под пристальным контролем находятся вопросы расходования бюджетных средств[2]. И на основании этого исследования, можно сделать выводы, что результаты мониторинга указывают на значительное количество нарушений. В их числе подчеркивались:

1) неинформирование граждан о мерах профилактики в вагонах мотор-вагонного депо Раменское;

2) несоблюдение мероприятий по дезинфекции, уборки помещений на Тамбовском вагоноремонтном заводе;

[1] URL: https://tpprf.ru/ru/interaction/experts/comments/354040/

[2] *Опенышев О. С.* Прокурорский надзор за исполнением законодательства на транспорте в условиях распространении новой коронавирусной инфекции (опыт Московской межрегиональной транспортной прокуратуры) // Транспортное право и безопасность. 2020. № 3(35.

3) не проводившиеся мероприятия по уборке помещений и обработки рук антисептиками и дезинфицирующими салфетками на Тамбовском вагоноремонтном заводе и т.д.

Это лишь некоторые примеры нарушений и неисполнения закона, по которым, однако, транспортными прокурорами были внесены и удовлетворены представления, а также проведены необходимые мероприятия.

Независимо от декларируемого повышенного контроля в области соблюдения прав граждан, нельзя отрицатьвыявленные случаи неисполнения предписаний в сфере трудового законодательства в транспортной сфере, ввиду того что зафиксированы задержки, несвоевременная вылета платежей стимулирующего характера медицинскими организациями, том числе системы ОАО «РЖД», приведшее к нарушению положений распоряжения от 26 мая 2020 г. № 1108/р. Как подчеркивает О. С. Опенышев, по факту установленных нарушений, были также приняты меры административного воздействия и задолженность была ликвидирована[1].

Проведенный обзор, несмотря на узкую специфику, показывает не только масштаб проблем, но проделываемой работы; обосновывает обязательность своевременной теоретической и практической проработки данной темы, поскольку это жизненно необходимокак для преодоления существующих недостатков и потерь транспортного комплекса России на современном этапе, так и для обеспечения устойчивого экономического развития страны в ближайшей перспективе.

**Мосягина Анастасия Александровна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Перспективы транспортной корпорации в условиях цифровизации экономики

*Аннотация*. В статье представлены результаты анализа перспектив транспортной корпорации в условиях развивающейся цифровизации эконо-

[1] *Опенышев О. С.* Указ. соч.

мики. Актуальность рассмотрена на базе статистики товарооборота в российской экономике и притока населения в крупные города и регионы страны. В результате проведенного исследования сделаны выводы о наличии прямой зависимости положительных перспектив транспортных корпораций в условиях цифровой экономики и о возможности потенциального закрытия компаний, которые не будут способны адаптироваться.

*Ключевые слова:* транспортная корпорация, перспективы, цифровизация экономики, цифровые технологии, транспортная безопасность, конкуренция, оптимизация издержек.

**Anastasia Mosyagina,**
Master's Student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Prospects of the transport corporation in the context of the digitalization of the economy

*Abstract*. The article presents the results of the analysis of the prospects of the transport corporation in the context of the developing digitalization of the economy. The relevance is considered on the basis of statistics of trade turnover in the Russian economy and the influx of population to large cities and regions of the country. As a result of the study, it was concluded that there is a direct relationship between the positive prospects of transport corporations in the digital economy and the possibility of potential closure of companies that will not be able to adapt.

*Keywords*: transport corporation, prospects, digitalization of the economy, digital technologies, transport security, competition, cost optimization.

Вопрос о перспективах транспортных компаний в современном мире является крайне актуальным. Для начала необходимо дать определение понятию «транспортная корпорация». Под данным термином понимают компанию, которая занимается перевозкой грузов и транспортировкой людей.

Рынок транспортных услуг является достаточно быстрорастущим в нашей экономике по разным причинам. Во-первых, проанализировав статистку по годовому товарообороту можно заметить, что с каждым годом без исключения общий товарооборот в сфере розничной торговли растет на 5—6% в год и уже с 2015 г. возрос на 20%[1]. Иным

[1] https://rosstat.gov.ru/folder/23457?print=1.

фактом является и рост сферы «e-commerce» или же «интернет доставки», зачастую из близлежащего Китая. Именно зарубежная Интернет-торговля в России в 2016—2017 гг. показало себя наиболее активно, что вылилось в огромное количество заказов китайских товаров и лишь привело к созданию новых транспортных компаний. Данная тенденция порождает рост спроса на перевозку данных товаров от склада до клиента, от одного продавца до другого и так далее. Во-вторых, параллельно с трендом на рост товарооборота также растет и население крупных городов за счет естественного и миграционного прироста, что повышает спрос на транспорт. Так по статистике Федеральной службы государственной статистики в самые крупные и богатые регионы (Москва, Московская область, Санкт-Петербург и другие регионы-миллионники) за период с 2011 по 2017 г. наблюдается непрерывный приток населения. В Москве в среднем прирост составляет 70 тыс. в год, в Московской области и Санкт-Петербурге 75 и 50 тыс. соответственно[1].В связи с этим в отрасль прибывают новые фирмы и другим транспортным компаниям необходимо искать возможности для того, чтобы удовлетворять растущий спрос и быть конкурентоспособными на рынке. Описанные выше тенденции проходят параллельно с еще одним трендом под названием «цифровизация экономики», который и способен обеспечить решение описанной выше проблемы.

Специалистами в сфере транспортного права вполне основательно уделяют существенное внимание вопросам правового обеспечения функционирования транспортной системы России в условиях цифровизации, программно-целевого и проектного подходов к реализации стратегических направлений развития транспортного комплекса.

Под термином «цифровизация экономики» имеется в виду переход экономический процессов на цифровой формат, то есть, активное внедрение новых информационных технологий, различных технологий по автоматизации производства, интернет-технологий, программного обеспечения в целях повышения общей эффективности производства и удобства для конечного потребителя. Данная тенденция стала уже общемировой и касается абсолютно всех сфер экономики, в том числе и транспортных перевозок.

[1] https://showdata.gks.ru/report/276654/.

В такой ситуации у компаний возникает вопрос, действительно ли необходимо адаптировать подобные технологии и пытаться их использовать в своем производстве или же это не сулит должной положительной перспективы. Стоит отметить, что в целом транспортный рынок является достаточно высококонкурентным. Как в области перевозки людей, так и в сфере транспортировки груза на нем представлено достаточно большое количество фирм, что, по законам рыночной экономики, провоцирует предприятия изобретать конкурентные преимущества, дабы обойти своего конкурента в борьбе за потребителя. Такими преимуществами и могут стать продукты цифровой экономики.

Рассмотрим один из примеров. Безопасность транспортных средств в нашем мире является ключевой проблемой при разработке автомобилей. Данная проблема находит свое отражение и в сервисах по перевозке людей, в частности в услугах такси. Наиболее перспективной технологией в данной сфере является беспилотное такси, которое пока что нигде не достигла повсеместного распространения, однако в перспективе с учетом дальнейшего исследования данная технология способна принести транспортной компании огромные прибыли (за счет отказа от оплаты водителя и повышенной безопасности). В настоящее время технология уже постепенно обрабатывается, так, например, по статистике департамента транспортных средств штата Калифорния машины многих компаний уже способны проезжать без водителей более 10 тыс. км. Любая транспортная корпорация обязана заботиться и о сохранности имущества, поэтому актуален вопрос использования технологий транспортной безопасности, основанной на современных противоугонных системах и *GPS*. В настоящее время имеется возможность со спутников отслеживать движение не только грузов, но и самих транспортных средств, что помогает в вопросе борьбы с угонами.

Нельзя также и забывать об удобстве для клиентов. Например, для компаний, осуществляющих деятельность в сфере перевозки людей, на современном рынке ввиду цифровизации уже считается нормой иметь свое собственное приложение или сайт. По такой методике действуют сервисы такси (Яндекс, *Uber*) и ввиду того, что они смогли адаптироваться под новые реалии их перспективы более чем ясные, в то время как те компании, что не пошли по стопам имплементации

продуктов цифровизации, остаются в минусе или же заявляют о банкротстве. Так как в наше время мобильное приложение для сервисов такси является необходимым минимумом, следовательно другим транспортным компаниям в сфере перевозки пассажиров никак нельзя это игнорировать.

Более того, все транспортные компании должны постоянно думать об оптимизации издержек и увеличении эффективности своего бизнеса. На рынке останутся именно те компании, которые способны предоставить наилучший сервис клиентам по самым низким ценам, при этом обеспечивая себе рост прибыли, поэтому в данном вопросе цифровые технологии играют ключевую роль в особенности такие технологии, как робототехника. Многие современные компании, даже не совсем транспортные, но также работающие в сфере логистики и перевозки товаров, например, *Amazon, UPS, FedEx*, применяют продукты робототехники при осуществлении перевозок. Программное обеспечение, системы доставки, исключающее человеческое участие, позволяют компаниям опережать конкурентов как в скорости, так и в точности доставки (так как вероятность человеческой ошибки значительно выше, чем ошибки робота). Также существуют и информационные цифровые платформы, которые помогают фирмам интегрировать в бизнес-процессы всех участников, начиная от поставщиков, различных посредников и заканчивая потребителем. Они используются, в первую очередь, для планирования самого процесса перевозки грузов или людей, взаимодействия обилия транспортных средств в системе транспортных узлов. Кроме того, такие системы также помогают осуществлять складской контроль, то есть отслеживать количество поступившего и выбывшего товара со склада. Основными плюсами, конечно же, является сокращение как финансовых затрат, так как не нужно платить работникам; рост эффективности и точности; сокращение общего времени за счет упомянутого роста эффективности, что даст конкурентные преимущества транспортной компании.

Электронные торговые посредники, которые помогают осуществлять деятельность в сфере интернет-торговли, становятся все более популярными, особенно в последнее время, которое ознаменовалась закрытием магазинов в связи с пандемией и ростом спроса на доставку товаров. Они являются примером успешного применения технологий цифровой экономики, в частности именно в направлении оптими-

зации производства, так как зачастую процесс их деятельности максимально автоматизирован. В связи с этим, если транспортная корпорация не будет применять технологии того же уровня, что и электронные торговые посредники, то процесс их совместной работы будет сильно затруднен и транспортная компания потеряет большую часть прибыли за счет ограниченной деятельности в сфере электронной торговли.

«РЖД» является крупнейшим перевозчиком сети железных дорог и осуществляет перевозки как пассажиров, так и перевозки грузов. Отрасль железнодорожных перевозок также должна претерпеть серьезные изменения в связи с цифровизацией экономики. «РЖД» в настоящее время уже реализует программу «Цифровая железная дорога», что говорит о ее адаптации к процессу цифровизации экономики. Благодаря данному направлению компания планирует разработать технологии для владельцев грузов, для повышения качества услуг. Другими, не менее важными направлениями развития, в будущем должно стать внедрение высокоскоростного интернета для наиболее быстрого обмена данными, а также внедрение «сетецентрического» управления, то есть развитие платформ по увязки бизнес-процессов в единой сети для успешной координации действий и больше производственной эффективности. Однако если проанализировать статистику «РЖД» по перевозке пассажиров, то можно заметить, что как в 2019 так и в 2020 г. спрос на маршруты дальнего следования крайне мал, 10% и 8% в 2019 и 2020 г. соответственно, а в номинальном выражении 1097 млн и 795 млн пассажиров[1]. Также наблюдается и общее падение спроса на услуги железнодорожных перевозок как грузов, так и людей, что должно побудить не только «РЖД» улучшать сервис в духе цифровизации экономики, например, разрабатывать высокоскоростные поезда, чтобы в перспективе быть более конкурентоспособным по отношению к авиакомпаниям и другим наземным перевозчикам.

Ранее были рассмотрены только аспекты, связанные непосредственно с операционной деятельностью транспортной компании, однако нельзя забывать, что любая фирма — это, в первую очередь, люди, поэтому технологии в сфере HR могут стать для многих решаю-

[1] https://company.rzd.ru/ru/9377.

щими в перспективе. Новые HR технологии в той или иной степени уже применяются многими российскими компаниями, в том числе транспортными. Так, около 56% уже используют современные HR-технологии на производстве. Данные технологии помогают следить за эффективностью деятельности сотрудников и упрощают систему работы с персоналом, что также положительно влияет на успех транспортной компании.

Подводя итог рассуждению, можно сделать вывод о том, что цифровизация проникает во множество аспектов деятельности транспортных компаний и уже сейчас является необходимым минимумом, чтобы быть конкурентоспособным на рыке. Кроме того, на основе проведенного выше исследования можно заключить, что перспективы транспортной корпорации, которая не стремится развиваться в области информационных технологий и реагировать на тенденции цифровизации современной экономики, кажутся крайне сомнительными. Подобная компания не сможет должным образом конкурировать с другими компаниями как в области снижения издержек, так и в сфере борьбы за потребителя, ввиду того, что проиграет и по качеству предоставленной транспортной услуги и по цене тем компаниям, которые активно использовали продукты цифровизации.

**Черкашин Александр Юрьевич,**
студент Юридического института
Российского университета транспорта

**Аникин Никита Анатольевич,**
студент Юридического института
Российского университета транспорта

## Развитие цифровых транспортных коридоров в странах Евразийского экономического союза в условиях пандемии COVID-19

*Аннотация*. В статье рассматриваются вопросы развития цифровых сервисов для эффективного функционирования цифровых транспортных коридоров. Создание экосистемы цифровых транспортных коридоров может

стать реальным прорывом в процессе евразийской интеграции, что позволит упростить контроль за грузовыми и пассажирскими потоками в ЕАЭС, снизить административные и временные затраты перевозчиков и повысить скорость оборачиваемости грузов. Особый акцент делается на функционировании системы в условиях пандемии COVID 19.

*Ключевые слова:* цифровые транспортные коридоры, ЕАЭС, информационные перевозки, пандемия COVID 19.

**Cherkashin Alexander Yuryevich,**
Student of the Law Institute of the Russian University of Transport

**Nikita Anikin,**
Student of the Law Institute of the Russian University of Transport

## Development of digital transport corridors in the Eurasian Economic Union countries in the context of the COVID-19 pandemic

*Abstract*. The article discusses the development of digital services for the effective functioning of digital transport corridors. The creation of an ecosystem of digital transport corridors can become a real breakthrough in the process of Eurasian integration, which will simplify control over freight and passenger flows in the EAEU, reduce the administrative and time costs of carriers and increase the speed of cargo turnover. Special emphasis is placed on the functioning of the system in the context of the COVID 19 pandemic.

*Ключевые слова:* цифровые транспортные коридоры, ЕАЭС, информационные перевозки, пандемия COVID 19.

Цифровизация процессов внутри Евразийского экономического союза еще несколько лет назад была признана одним из наиболее значимых проектов развития постсоветской интеграции. К настоящему моменту страны-участники объединения уже рассмотрели более 70 инициатив в данной сфере и приступили к реализации нескольких наиболее важных из них [1]. В первую очередь речь идет о проектах в сфере промышленности, рынка труда и, конечно, транспорта. Именно цифровизация транспортных потоков, как показывает сегодняшняя практика, представляется одной из наиболее важных и первоочередных задач в рамках ЕАЭС, от решения которой зависит не только

процесс создания безбарьерной торговой среды в объединении, но и экономическая безопасность его участников.

В настоящее время в центре развития транспортной системы Евразийского экономического союза лежит проект создания экосистемы цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК). Идея формирования ЭЦТК не нова, однако разработка самой концепции цифровых коридоров, которая велась экспертными структурами России, Белоруссии и Казахстана, была завершена только в июне 2019 года.

Экосистема цифровых транспортных коридоров — это открытая цифровая среда обмена логистической информацией, включающая большое количество цифровых платформ и информационных систем, владельцами и (или) операторами которых могут являться как бизнес, так и органы государственной власти. Экосистема интегрирует информацию о транспортных средствах, экипаже, грузах, разрешительных и сопроводительных документах на всех этапах перевозки, технологических операциях.

Проект направлен на отказ от бумажного сопровождения транспортно-логистических операций и полный переход к обмену сведениями, создание единых стандартов для транспортно-логистических сервисов, переход на сквозную интегрированную систему надзора, основанную на анализе данных, снимающую с перевозчиков большую долю административной нагрузки.

Одна из причин создания экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, это решение задач в сфере эффективности использования накопленного транспортно-логистического потенциала Союза, в том числе транзитного. Создание евразийской цифровой транспортной экосистемы — это первый этап встраивания в глобальные цифровые транспортные коридоры.

Согласно предварительной экспертной оценке, совокупные затраты на формирование ЭЦТК до 2025 г. оцениваются в 10 млрд руб. А эффект от ее функционирования — в 154 млрд руб. [3]

Стоит отметить, что только во взаимной торговле между странами ЕАЭС насчитывается 60 административных барьеров. Устранение только отдельных из них позволит снизить транзакционные издержки бизнеса на 100—120 млн долл. В целом совокупный положительный эффект от устранения препятствий может составить от 1,5 до 2% стоимостного объема взаимной торговли [3].

Реализация ЭЦТК предполагается в несколько этапов. В первую очередь речь идет о подготовке нормативной базы, а также о реализации пилотных проектов. Также потребуется техническое проектирование национальных и наднациональных сегментов, разработка стандартов и модернизации существующих информационных систем. Все это невозможно без формирования единой информационно-цифровой среды, в том числе на наднациональном уровне.

В настоящее время на рынке стран ЕАЭС действуют единичные разрозненные сегменты информационных систем перевозок, ЭЦТК призвана объединить их воедино, сделав процесс перевозки максимально прозрачным, эффективным и понятным для пользователей самого разного уровня: от грузовладельцев и грузоперевозчиков до контрольно-надзорных органов. При этом проект исходит из принципа национального суверенитета данных.

Практическая реализация создания ЭЦТК предполагает более 100 проектов. В утвержденный Советом ЕЭК документ вошли приоритетные сервисы, заинтересованность в которых выразили государства — члены ЕАЭС:

- цифровая карта и база данных магистральных автомобильных дорог и инфраструктурных объектов международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств-членов. Этот сервис обеспечивает возможность получения официальной, достоверной и оперативно корректируемой картографической информации.
- сервис бронирования объектов придорожной инфраструктуры и очереди в автомобильном пункте пропуска, сервис для дистанционного медицинского освидетельствования водителей автотранспортных средств, включая профилактику и предупреждение коронавирусной инфекции COVID-19,
- сервис по применению электронной международной транспортной накладной для железнодорожного и автомобильного транспорта.
- сервис по применению электронного путевого листа и электронного протокола весогабаритного контроля.
- внедрение навигационных цифровых пломб, представляющих из себя бортовой компьютер, несущий всю необходимую для осуществления перевозки информацию.

Это только первые сервисы, которые положили начало реализации поэтапного плана мероприятий по формированию экосистемы цифровых транспортных коридоров, продолжение развития которого намечено вплоть до 2025 г.

Внедрение цифровых технологий предполагает использование широкополосного доступа в интернет на транспорте, в логистике, администрировании перевозки грузов и государственном администрировании, что поможет существенно сократить «транспортное плечо» и повысить эффективность перевозок.

Применение цифровых технологий таможенными органами снижает необходимость физического контакта с товарами в пунктах пропуска, позволяет отслеживать товары в цепях поставок, а также оценивать риски в более глубокой степени и раньше применять меры по их минимизации, когда они необходимы.

При внедрении цифровых технологий основное внимание уделяется вопросам безопасного обмена информацией в реальном времени между бизнесом и таможней, между таможенными администрациями государств членов ЕАЭС. Важное значение имеет возможность контроля в режиме реального времени цепей поставок, начиная с осуществления экспортного контроля.

Это предполагает:

• взаимосвязанные системы и согласованные таможнями базы данных для электронного обмена данными между таможенными администрациями, как можно раньше, о международном перемещении товаров;

• взаимное признание и координацию электронных папок с файлами между администрациями экспорта, транзита и импорта для устранения излишнего дублирования мер контроля в международных цепях поставок;

• свод правил, регулирующих обмен информацией между таможенными администрациями, включая правила по защите информации [2].

Такие внедрения позволят заметно сократить время, отводимое на проведение таможенного контроля, а значит, и в целом произведут благоприятное воздействие на администрирование организации таможенного контроля.

В идеале планируется максимально отказаться от бумажного документооборота, перейти к единым стандартам информационного

взаимодействия и создать унифицированную систему виртуального контроля над товарными потоками.

При этом в период реализации данной инициативы запланированы несколько этапов, в рамках которых будут не только реализованы пилотные проекты, но и подготовлена нормативная база, спроектированы и созданы национальные и наднациональные сегменты системы, а также разработаны либо модернизированы стандарты и существующие информационные системы.

Немаловажным аспектом в развитии ЭЦТК является эпидемия коронавирусной инфекции COVID-19, так как особенности проекта подразумевают также сведение к минимуму личное взаимодействие между участниками ВЭД, что позволит ограничить распространение вируса.

Реализация столь масштабного проекта влечет за собой необходимость решения целого ряда проблем. Дело в том, что проект ЭЦТК, так или иначе, затрагивает ряд сфер, напрямую не связанных с транспортом и логистикой. В ходе выполнения запланированных мероприятий странам ЕАЭС придется вовлекать в данный процесс структуры промышленного сектора, торговли, сельского хозяйства, а также различные государственные и правоохранительные органы. При этом подключение их сначала к национальной системе, а затем объединение с аналогичными механизмами иных стран союза в настоящее время видится одной из наиболее серьезных проблем для реализации проекта ЭЦТК.

С одной стороны, сегодня в странах ЕАЭС существует большое количество платформ и информационных систем на транспорте, которые не имеют между собой практически никакого обмена информацией. При этом даже внутри каждого из государств все еще не существует единых стандартов и правил такого обмена, а также единого отраслевого механизма, который бы эти правила поддерживал. Создание единой наднациональной цифровой платформы не может быть осуществлено до тех пор, пока подобный механизм не будет оформлен на национальном уровне. Страны ЕАЭС только сегодня начинают работу над их формированием, и на сегодняшний день неизвестно, хватит ли ресурсов для этого, и как долго она будет идти.

С другой стороны, существует вопрос безопасности при сборе и передаче информации как на межведомственном уровне внутри

стран, так и на межгосударственном. Особенно, если учитывать сохраняющуюся степень недоверия между участниками ЕАЭС и стремление защитить свои национальные интересы любыми способами. Это означает, что до тех пор, пока в Минске, Москве, Нур-Султане и иных столицах стран Евразийского союза не будет принято политическое решение открыть доступ к своей внутренней информации, реализация проекта ЭЦТК будет оставаться на бумаге.

Для решения насущных проблем стороны уже договорились провести «инвентаризацию всех технологических ресурсов», а также открыть совместный «центр компетенций в области технологий». Кроме того, в рамках Евразийской экономической комиссии было предложено разработать и внедрить «полноценную систему трансграничного пространства доверия», создать единые стандарты для транспортно-логистических сервисов и перейти на «сквозную интегрированную систему надзора». Все эти меры, как считают в ЕЭК, позволят странам ускорить реализацию проекта по созданию ЭЦТК.

В целом нельзя отрицать того, что создание экосистемы цифровых транспортных коридоров может стать реальным прорывом в процессе евразийской интеграции. Это не только позволит упростить контроль за грузовыми и пассажирскими потоками в ЕАЭС, снизить административные и временные затраты перевозчиков и повысить скорость оборачиваемости грузов, но и послужит стимулом для построения цифрового «Шелкового пути» с участием Китая. При этом проект вполне может стать привлекательным и для других стран. Например, Индии, Ирана или Японии, при участии которых возможно будет сформировать глобальные цифровые транспортные коридоры «Запад—Восток» или «Север—Юг» [1].

Кроме того, создание ЭЦТК, так или иначе, послужит толчком для изменения национальных законодательств и их унификации в рамках ЕАЭС. Это, в свою очередь, позволит странам сделать еще один шаг на пути интеграции экономик. Поэтому появление на евразийском пространстве цифровых транспортных коридоров вполне можно считать одним из наиболее перспективных инструментов развития Евразийского экономического союза в целом и каждой из стран, в него входящих.

**Литература**

1. Захаркин, И. Цифровые транспортные коридоры — будущее ЕАЭС // Мир перемен // http://mirperemen.net/2020/02/cifrovye-transportnye-koridory-budushhee-eaes/

2. Зуева, А. М. Цифровой транспортный коридор как новый элемент в организации таможенного контроля / А. М. Зуева, М. В. Шайдуллова // Экономические науки. — 2018. — № 13.

3. Квитко, Ю. Цифровизация международных транспортных коридоров даст преимущества наземным маршрутам // Российская газета RG.RU // https://rg.ru/2020/11/17/k-2025-godu-v-eaes-sozdadut-sistemu-cifrovyh-transportnyh-koridorov.html.

**Мотина Полина Николаевна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Режимные требования инвестиционной деятельности на транспорте

*Аннотация*. В рамках данной статьи автором произведен анализ правового режима осуществления инвестиционной деятельности в рамках транспортной системы Российской Федерации. Инвестиционная деятельность представляет собой один из основных инструментов, который способствует развитию различных сфер производства и предпринимательства, исключением не является также сфера транспорта государства. Инвестиции способствуют развитию различных аспектов транспортной сферы, начиная непосредственно от модернизации используемого транспорта, строительства необходимых зданий и сооружений до внедрения мер, которые могут поспособствовать увеличению доходности предоставления транспортных услуг. В результате исследования были установлены основные характеристики инвестиционного режима на транспорте как одной из основных сфер, действующих в государстве в целях удовлетворения интересов общества и предпринимательской деятельности в России, определены формы возможных к использованию на транспорте инвестиций и направлений, по которым может быть произведено их использование. Кроме того, был определен перечень нормативных правовых актов государства, которые составляют систему правового регулирования режима осуществления инвестиций в транспортной сфере Российской Федерации. В ходе анализа действующих законодательных актов федерального уровня и стратегий по развитию транспортной си-

стемы также установлена острая необходимость развития инвестиционной деятельности на транспорте в целях повышения конкурентоспособности транспортной отрасли, обеспечения достойного уровня жизни в государстве и расширения сфер деятельности, реализация которой невозможна без обеспечения эффективного правового регулирования и юридического закрепления основных направлений дальнейшей деятельности для обеспечения благоприятных инвестиционных условий данной сферы для субъектов, которые имеют возможность к осуществлению инвестирования.

*Ключевые слова:* инвестиционная деятельность, правовой режим, транспорт, транспортная система, инвестиции, экономика, правовое регулирование.

**Motina Polina Nikolaevna,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Regime requirements for investment activities in transport

*Abstract*. Within the framework of this article, the author analyzed the legal regime for the implementation of investment activities within the transport system of the Russian Federation. As a result of the study, the main characteristics of the investment regime in transport were established as one of the main areas operating in the state in order to satisfy the interests of society and entrepreneurial activity in Russia, the forms of possible investments in transport and the directions in which it can be made their use.

*Keywords*: investment activity, legal regime, transport, transport system, investments, economics, legal regulation.

В качестве основной причины, по которой представляется необходимым привлекать инвестиционные средства в транспортную сферу, является конкуренция. Каждый представитель сферы транспорта стремится создать для себя наиболее выгодные условия, в которых могут предоставляться транспортные услуги. Это возможно только при условии постоянного обновления средств и орудий труда, к которым относятся составы различных видов транспорта, здания и сооружения для предоставления транспортных услуг. То есть фактически в сфере транспорта требуется постоянное инновационное развитие, которое достаточно тесно связано с инвестициями. В целом инвестиции

могут быть определены как условие осуществления инновационных проектов в сфере транспорта.

Под инвестициями следует понимать такие активы, которые вкладывают в объекты предпринимательской или иной деятельности в целях получения прибыли, а также достижения полезного эффекта. Инвестиции в сфере транспорта могут осуществляться в следующих формах: 1) денежные средства; 2) ценные бумаги; 3) имущественные права; 4) движимое имущество; 5) недвижимое имущество.

Сегодня инвестиции в сфере транспорта представляют собой совокупность затрат, которые могут быть осуществлены в форме долгосрочных вложений собственного и заемного капитала в развитие транспортной отрасли, транспортной инфраструктуры, программы развития в сфере транспорта, обеспечение транспортной безопасности, предоставление транспортных услуг, увеличение прибыли в сфере транспорта.

Правовой режим осуществления инвестиционной деятельности определен в рамках действующих на сегодняшний день в Российской Федерации нормативных правовых актов. В качестве основных кодифицированных правовых актов, в которых определяются основы правового режима инвестиционной деятельности на транспорте определяют Гражданский кодекс Российской Федерации и Налоговый кодекс Российской Федерации. Кроме того, в системе законодательных актов, которые регулируют вопросы осуществления инвестиционной деятельности в национальной транспортной системе, определяют: 1) нормативный правовой акт по вопросам инвестиционной деятельности в Российской Федерации, которая осуществляется в форме капитальных вложений; 2) нормативный правовой акт по вопросам иностранных инвестиций в Российской Федерации; 3) нормативный правовой акт по вопросам финансовой аренды; 4) нормативный правовой акт по вопросам залога недвижимости; 5) нормативный правовой акт по вопросам защиты прав и законных интересов инвесторов на рынке ценных бумаг; 6) нормативный правовой акт по вопроса инвестиционных фондов.

Следует отметить, что в системе правовых актов, определяющих режим осуществления инвестиционной деятельности в сфере транспорта, также допускается утверждение законодательных актов на уровне субъектов РФ.

В рамках правового режима осуществления инвестиционной деятельности в сфере транспорта предполагается следующая система обеспечения прав и свобод субъектов инвестиционных правоотношений: 1) обеспечение равных прав к осуществлению инвестиций в транспортной сфере; 2) гласность при обсуждении проектов инвестирования в сфере транспорта; 3) право обжаловать решения, а также действия и бездействия органов власти, которые связаны с осуществлением инвестиционной деятельности в сфере транспорта; 4) обеспечение защиты вложений; 5) обеспечение возможности постепенного перехода к применению новых условий осуществления инвестиционной деятельности в сфере транспорта, связанных с изменением или утверждением новых нормативных правовых актов.

В качестве субъектов, которые могут участвовать в осуществлении инвестиционной деятельности в сфере транспорта, определяют инвесторов, заказчиков, подрядчиков, пользователей инвестиций и иных участников. При этом субъекты инвестиционной деятельности могут совмещать две и более функции в рамках инвестиционных общественных отношений в сфере транспорта.

В качестве одного из основных субъектов осуществления инвестиционной деятельности в сфере транспорта выделяются федеральные органы власти, которые формируют правой режим осуществления инвестиций в транспортную систему, определяя:

1) систему условий, которые будут оказывать благоприятное влияние на развитие инвестиционной деятельности при помощи предоставления налоговых льгот, упрощения механизма амортизационных отчислений, разработки специальных налоговых режимов, обеспечения льготных условий для использования имущества Российской Федерации, субъектов РФ и муниципальных образований;

2) пределы участия Российской Федерации в инвестиционной деятельности в сфере транспорта, порядка участия в транспортных инвестиционных проектах в различных формах предоставления активов в качестве инвестиций.

В рамках правового режима осуществления инвестиционной деятельности в сфере транспорта допускается установление различных сроков для окупаемости инвестиций, совершаемых транспортную систему. При этом общий срок окупаемости составляет семь лет.

Правовой режим осуществления инвестиционной деятельности в сфере транспорта также предполагает возможность привлечения

субъектов инвестиционных правоотношений к ответственности в случае нарушения ими условий заключаемых соглашений, договоров или государственных контрактов.

Совершенствование правового режима инвестиционной деятельности в сфере транспорта осуществляется в рамках Транспортной стратегии, действующей в Российской Федерации. Прежде всего, Правительство РФ определяет необходимость улучшения инвестиционного климата в транспортной системе государства. Для достижения этой цели представляется необходимым совершенствование механизма правового регулирования механизма распределения финансовых ресурсов, а также установления положений о транспортной системе Российской Федерации.

При этом достаточно важно проводить улучшения инвестиционного климата в транспортной сфере одновременно с развитием рыночных отношений.

Предполагается, что в рамках совершенствования правового режима будут применяться различные меры. Так, в частности в сфере железнодорожного транспорта улучшение инвестиционной деятельности представляется необходимым: 1) предоставление средств из федерального бюджета Российской Федерации в целях реализации инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной сферы; 2) правовое закрепление возможности инвестиций в грузовых тарифах ОАО «РЖД»; 3) обеспечение льготных условий в целях повышения инвестиционной привлекательности транспортной сферы; 4) разработка нормативных правовых актов, в рамках которых будет законодательно закреплена стратегия по увеличение. Государственных и частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, строительство объектов транспортной системы Российской Федерации. Кроме того, совершенствование правового режима инвестиционной деятельности в сфере транспорта путем закрепления пониженных тарифов на осуществление налоговых отчислений.

Таким образом, правовой режим осуществления инвестиционной деятельности определяет основы и особенности вступления различных субъектов в такие правоотношения, вопросы инвестиций, которые могут осуществляться в рамках транспортной системы Российской Федерации, направлений, по которым могут быть использованы инвестированные активы, порядок разработки и срок реализации ин-

вестиционных проектов в государстве. Правовой режим осуществления инвестиционной деятельности в транспортной сфере предполагает наличие системы нормативных правовых актов, в которую включены акты федерального уровня (кодексы, федеральные законы, указы Президента РФ, постановления правительства РФ, приказы министерств и ведомств) и акты уровня субъектов РФ (в основном представлены законами). На данный момент существует необходимость совершенствования и модернизации правового режима осуществления инвестиций в сфере транспорта, а основные направления такой деятельности разрабатываются в качестве долгосрочных транспортных стратегий государства, которые сегодня установлены на период 2020—2030 гг.

**Попова Наталья Алексеевна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Место и роль транспортной прокуратуры в системе органов прокуратуры

*Аннотация*. В статье с использованием методик формально-догматического и системно-правового подходов на основе критического осмысления научной и учебной литературы по проблематике исследования рассматривается система органов прокуратуры, ее структура, принципы построения. Анализируется система специализированных прокуратур, их деятельность. В данной статье определяется место транспортной прокуратуры, а также ее роль в системе органов прокуратуры. В статье изучаются полномочия транспортных прокуроров, а также обеспечение деятельности органов транспортной прокуратуры. В работе анализируется приказ Генеральной прокуратуры РФ от 15 июля 2011 г. № 211 на предмет соответствия его положений потребностям функционирования системы прокурорского надзора в условиях цифровизации экономики и транспорта. При изучении данной темы обнаружена проблема, которая заключается в недостаточной степени научной проработанности вопросов, связанных с развитием системы правового обеспечения деятельности транспортной прокуратуры в современных условиях. Изучение правовых норм, регулирующих деятельность прокуратуры в целом, позволило сделать автору вывод о необходимости доработки законодательства, регулирующего прокурорскую деятельность в транспорт-

ной сфере. По результатам исследования сформулированы отдельные предложения по устранению выявленной проблемы.

*Ключевые слова:* система органов прокуратуры, специализированные прокуратуры, транспортная прокуратура, роль транспортной прокуратуры, предмет надзора транспортной прокуратуры.

**Natalia Popova,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## The place and role of the transport prosecutor's office in the system of prosecutor's offices

*Abstract*. The article examines the system of prosecutors, its structure, principles of construction using the methods of formal dogmatic and systemic legal approaches on the basis of a critical understanding of scientific and educational literature on the problems of research. The system of specialized prosecutor's offices and their activities are analyzed. This article defines the place of the transport prosecutor's office, as well as its role in the system of the prosecutor's office. The article examines the powers of transport prosecutors, as well as ensuring the activities of the transport prosecutor's office. The author concludes that it is necessary to revise the legislation regulating prosecutorial activities in the transport sector.

*Ключевые слова:* система органов прокуратуры, специализированные прокуратуры, транспортная прокуратура, роль транспортной прокуратуры, предмет надзора транспортной прокуратуры.

Конституция РФ и Федеральный закон «О прокуратуре» представляет прокуратуру как единую, федеральную, централизованную систему органов, подчиненных Генеральному прокурору РФ. Система выстроена так, что нижестоящие прокуроры подчиняются вышестоящим и Генеральному прокурору РФ, т.е. здесь строгое подчинение нижестоящих вышестоящим. Принцип построения системы является административно-национальный. В систему органов прокуратуры входят: Генеральная прокуратура РФ; прокуратуры субъектов РФ, приравненные к ним военные и другие специализированные прокуратуры; прокуратуры городов и районов, другие территориальные, военные и иные специализированные прокуратуры; научные и образовательные учреждения; редакции печатных изданий, являющиеся юридическими лицами.

Специализированные прокуратуры созданы для того, чтобы обеспечить законность в специфических сферах общества и государства. Выделены следующие специализированные прокуратуры: военные прокуратуры, транспортные прокуратуры, прокуратуры по надзору за соблюдением законов в исправительных учреждениях, природоохранные прокуратуры, прокуратуры по надзору за исполнением законов на особо режимных объектах, прокуратуры ЗАТО и др.

Принято выделять специализированные прокуратуры двух типов: первый тип — прокуратуры, которые осуществляют возложенные на них функции в полном объеме в соответствующих сферах правовых отношений; второй тип— действуют по выполнению задач и функций прокуратуры наряду с территориальными.

Особое значение для обеспечения законности на транспорте имеет деятельность специализированной транспортной прокуратуры, что предопределило интерес к этой проблематике специалистов в сфере транспортного права, отражение вопросов деятельности транспортных прокурора в учебной литературе.

По нашему мнению, транспортная прокуратура относится к первому типу. Данные прокуратуры действуют как на правах прокуратур районов, так и на правах прокуратур субъектов РФ. Главным полномочием, который наделен транспортный прокурор, по которому определяется специфика транспортной прокуратуры, является: надзор за исполнением законов, соблюдением прав и свобод человека и гражданина в сфере деятельности железнодорожного, воздушного и водного транспорта, в таможенной сфере территориальными органами федеральных органов исполнительной власти, в том числе органами таможни и внутренних дел на транспорте, органами власти субъектов РФ и местного самоуправления, их должностными лицами, органами управления и руководителями коммерческих и некоммерческих организаций, а также за соответствием законам издаваемых ими правовых актов.

Из приведенного выше полномочия транспортного прокурора видны специфический вид деятельности и отраслевая принадлежность прокуратуры. Транспортная прокуратура обеспечивает надзор на железнодорожном, воздушном и водном транспорте, в том числе в условиях сложной эпидемиологической обстановки, что приобрело особую актуальность в условиях продолжающейся пандемии корона-

вирусной инфекции. Автомобильный транспорт под надзор не попадает. Также установлены и другие полномочия транспортной прокуратуры, а именно их можно найти в приказе Генеральной прокуратуры РФ от 15 июля 2011 г. № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере». Данный приказ устанавливает задачи по организации прокурорского надзора в сфере исполнения законов на транспорте и в таможенной сфере, наделяет полномочиями не только транспортных прокуратур, но и других государственных органов.

Важную роль играет в развитии деятельности транспортной прокуратуры — правовое обеспечение. В правовое обеспечение транспортной прокуратуры можно отнести вышерассмотренный приказ Генеральной прокуратуры РФ от 15 июля 2011 г. № 211 и Федеральный закон от 17 января 1992 г. № 2202-I «О прокуратуре Российской Федерации». Закон раскрывает: понятие, принципы и основные цели органов прокуратуры, организацию и структуру прокуратуры, основные направления прокурорского надзора, участие прокурора в рассмотрении дел судами, информацию о службе в органах и учреждениях прокуратуры, деятельность органов военной прокуратуры, иные вопросы организации и обеспечения деятельности органов прокуратуры.

Проблема правового обеспечения деятельности транспортных прокуроров состоит в том, что ни в одном законе подробно не установлена деятельность транспортной прокуратуры. Нигде на законодательном уровне не закреплены: структура и организация транспортной прокуратуры, полномочия транспортных прокуроров, предмет надзора и иные вопросы по организации деятельности.

Например, военная прокуратура, хотя и входит в единую систему органов прокуратуры, но является автономной и включена в своей верхней части в структуру Генеральной прокуратуры РФ, в которой действует Главная военная прокуратура. Закон содержит целый раздел, который регулирует организацию и обеспечения деятельности органов военной прокуратуры. Так как транспортная сфера в России имеет огромное значение, то считаем, что необходимо также обеспечить деятельность органов транспортной прокуратуры на законодательном уровне по аналогии с военной прокуратурой.

Таким образом, подводя итог, можно сделать вывод, что место и роль транспортной прокуратуры является значительной в системе органов прокуратуры. Транспортная прокуратура является неотъемлемым элементом прокурорской системы, так как проблемы законности в такой специфической сфере, как транспортная, сохраняются по настоящее время. Транспортная прокуратура в сравнении с территориальными в большей мере защищена от местных влияний, обеспечивает более тесное взаимодействие со специализированными контролирующими органами, целенаправленную деятельность по обеспечению законности в транспортной сфере правовых отношений, более высокую специализацию прокурорских работников и результативность их работы.

**Семенец Дарья Олеговна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Общая характеристика оснований гражданско-правовой ответственности перевозчика при перевозке грузов железнодорожным транспортом

*Аннотация*. В статье рассматривается содержание условий гражданско-правовой ответственности перевозчика груза, на основе применения системно-правового подхода осуществляется критический анализ модели виновной ответственности перевозчика, в процессе чего с использованием методики формально-догматического анализа выявляются основания освобождении перевозчика от ответственности. На основе изучения и сравнительной характеристики условий гражданско-правовой ответственности перевозчика в гражданском законодательстве разных периодов делаются выводы о применимости опыта правового регулирования в указанной сфере на современном этапе. По результатам исследования сформулированы отдельные предложения по совершенствованию нормативной правовой базы.

*Ключевые слова:* гражданско-правовая ответственность; перевозка грузов железнодорожным транспортом; условия ответственности перевозчика; форс-мажорные обстоятельства.

**Daria Olegovna Semenets,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

# General characteristics of the grounds of civil liability of the carrier in the carriage of goods by rail

*Abstract*. The article examines the content of the conditions of civil liability of the carrier of cargo, based on the application of the systemic legal approach, a critical analysis of the model of the carrier's guilty liability is carried out, in the process of which, using the method of formal dogmatic analysis, the grounds for the release of the carrier from liability are revealed. Based on the study and comparative characteristics of the conditions of civil liability of the carrier in the civil legislation of different periods, conclusions are drawn about the applicability of the experience of legal regulation in this area at the present stage.

*Ключевые слова:* гражданско-правовая ответственность; перевозка грузов железнодорожным транспортом; условия ответственности перевозчика; форс-мажорные обстоятельства.

Применение мер гражданской ответственности является следствием неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, в том числе в транспортных правоотношениях по перевозке грузов. Необходимым условием ее применения является наличие противоправности в поведении транспортной организации, выражающейся в игнорировании предписаний норм Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), транспортных уставов и кодексов, а также принятых на себя обязанностей по договору перевозки. К числу этих условий относятся причинно-следственная связь между поведением правонарушителя и причиненным вредом. До недавнего времени не было никаких сомнений в том, что ответственность перевозчика была связан с такими условиями. В любом случае в большинстве учебников по гражданскому праву утверждается, что ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза может возникнуть только в том случае, если доказана его вина.

Основанием для таких выводов, как нам кажется, стала формулировка правила, содержащегося в п. 1 ст. 796 ГК РФ, согласно которому перевозчик несет ответственность за несохранение груза или багажа, если это произошло после того, как груз был принят к перевозке

и до того, как он был передано грузополучателю, уполномоченному лицу или лицу, если он не докажет, что потеря, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошло в результате обстоятельств, которые перевозчик не смог предотвратить и устранение которых не зависело от его воли. Представление указанных доказательств, по мнению сторонников этой точки зрения, может указывать на отсутствие вины перевозчика, который проявил достаточную осторожность и осмотрительность при исполнении обязательства (абзац второй п. 1 ст. 401 ГК РФ).

Однако по этому поводу было высказано и иное суждение, согласно которому «в действительности основным принципом ответственности перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза является принцип его ответственности независимо от вины, действующий при осуществлении предпринимательской деятельности» [2, с. 73]. Примечательно, что приведенные выше взгляды основаны на том же правиле, которое упоминалось выше. Сторонники последнего взгляда на условия ответственности перевозчика считают, что упомянутые в законе обстоятельства включают только те, при которых предупреждение и устранение негативных последствий не зависит от переводчика, и, следовательно, его ответственность исключается только в случае форс-мажора. В то же время они ссылаются на то, что приведенная выше формулировка закона ничего не говорит о вине. Под влиянием таких взглядов в судебной практике произошел сдвиг в сторону ужесточения ответственности перевозчиков. Следовательно, решение суда о том, что перевозчик несет ответственность при наличии вины, то есть в соответствии с общими основаниями ответственности за нарушение обязательств, предусмотренных в пунктах 1 и 2 ст. 401 ГК РФ, является ошибочным.

Появлению концепции виновной ответственности перевозчика мы обязаны ст. 382 Гражданского кодекса РСФСР[1] (далее — ГК РСФСР), согласно которой перевозчик отвечал за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза и багажа, если не доказал, что утрата, недостача или повреждение произошли не по его вине (ст. 222 и 224). В соответствии с вышеуказанным правилом правила об ответственности перевозчика были сформулированы в транспортных уста-

[1] Гражданский кодекс РСФСР (утвержден ВС РСФСР 11.06.1964).

вах, в которых одним из оснований для освобождения его от ответственности была названа вина отправителя или получателя груза. Однако их неправильность, которая часто определяет причинно-следственную связь как необходимый элемент правонарушения, была отмечена в юридической литературе советского периода. Так, профессор Б. Л. Хаскельберг указывал на то, что «действительный смысл этого правила шире его буквального выражения и состоит в том, что перевозчика следует освободить от ответственности независимо от субъективного отношения грузоотправителя или грузополучателя к противоправным действиям (бездействию), вызвавшим несохранность, и к их последствиям [7] Такой вывод вытекает из того, что если железная дорога не допустила никаких правонарушений, а причиной несохранности груза признаны действия отправителя или получателя, на нее не может быть возложена ответственность, хотя бы отправитель или получатель доказали, что они не могли предвидеть или предотвратить возможность наступления вредоносного результата». Обращает на себя внимание тот факт, что в приведенном тексте изложение фокусируется на выяснении причин несохранности груза, позволяющем «выйти» на правонарушителя.

Последующий анализ оснований для освобождения перевозчика от ответственности, проведенный указанным автором, показывает, что ответственность может быть применена только при наличии положительной идентификации правонарушителя, а обстоятельства, указанные в законе в качестве оснований для освобождения перевозчика от ответственности, должны быть доказаны лицом, привлекаемым в ответственности. К такому выводу приходит Б. Б. Черепахин [5, с. 449], и на это указывает Ф. М. Полянский, усомнившийся в законности таких перечней [3, с. 462].

Еще более определенно высказывание по этому поводу В. Т. Смирнова: «Для правильного решения спора в таких случаях решающее значение имеет выяснение, кем допущено нарушение. За несохранность перевозок транспортная организация отвечает при наличии вины. Но вне противоправного поведения не может быть вины. Следовательно, перевозчик не может считаться виновным, если он выполнил все требования относительно условий транспортировки груза, хотя и доставленного поврежденным или с недостачей. Это, однако, не означает, что всякое нарушение условий перевозки влечет за собой

ответственность перевозчика за несохранность груза. Между этими обстоятельствами должна быть установлена причинная связь» [7, с. 112].

Приведенные выводы ни в коей мере не противоречили действующему в то время правилу об ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза, закрепленному в статье 382 ГК РСФСР. В равной мере они соответствуют и правилу, содержащемуся в п. 1 ст. 401 ГК РФ, согласно которому «лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства». Следует отметить, что мерой вины (или невиновности) являются поведенческие действия сторон обязательства — действия, которые они предпринимают для обеспечения надлежащего выполнения обязательства. По-видимому, именно такие рассуждения привели к смещению акцента с психологических аспектов на акты реального поведения участников обязательства.

Так, в новой редакции правила, аналогичного тому, которое содержалось в п. «а» ст. 148 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — УЖТ РФ), законодатель ссылку на вину отправителя или получателя груза как основание, освобождающее перевозчика от ответственности, заменил на наличие «причин, зависящих от грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя)» (статья 95 УЖТ РФ). Столь же логична замена термина «вина», употребленного в смысле невиновности перевозчика в ст. 382 ГК РСФСР как основания, освобождающего его от ответственности, на «обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело», в п. 1 ст. 796 ГК РФ.

На наличие такого рода специфики обращают внимание представители транспортно-правовой науки.

В связи с этим обращает на себя внимание мнение о том, что «критерий определения виновности» не перестает быть объективным, что, кстати, и позволило в свое время еще О. С. Иоффе определить неосторожность как «…не определенное психическое отношение правонарушителя к своему неправомерному поведению и вызванным им последствием, а самый факт правонарушения» [1, с. 73].

Более категоричен в своих суждениях по данному вопросу Б. И. Пугинский, полагающий, что «вина должна пониматься не как акт сознания, а в качестве характеристики деятельности нарушителя в конкретных условиях ее осуществления» [6, с. 101]. Таким образом, исследуемое правило было логическим результатом вышеуказанных изменений в формулировке некоторых положений, характеризующих ответственность перевозчика, что свидетельствует о намерении законодателя распространить правила ответственности юридических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, на всех перевозчиков.

Отсутствие ссылки на вину в ст. 796 ГК РФ формально снимает с повестки дня проблему, связанную с презумпцией вины и бременем доказательства ее отсутствия. Чтобы быть освобожденным от ответственности, перевозчик должен доказать наличие любых обстоятельств, вызвавших неисправность перевозки, которые он не мог предотвратить и устранение которых не зависело от его воли. И это не то же самое, что доказательство отсутствия вины, поскольку среди упомянутых обстоятельств можно назвать только факты объективного характера, которые не имеют отношения к оценке перевозчиком его собственного поведения. Именно в этом направлении в последнее время формируется судебная практика.

В связи с этим обращает на себя внимание попытка отождествления обстоятельств, которые «перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело», с непреодолимой силой, что с очевидностью из данной формулировки не следует. Именно это обстоятельство, по нашему мнению, обусловило расхождение в его толковании, стремление правоприменителя придать ему большую определенность, в частности, указав в ряде обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, поведение третьих лиц[1].

Как известно, в отличие от случая, содержание понятия «непреодолимая сила» определяется в законе как действие «чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств» (п. 3 ст. 401 ГК РФ). Определение случая как обстоятельства, освобождающего должника от ответственности, в законе отсутствует. Приведенное

[1] Обзор судебной практики по спорам, связанным с договором перевозки груза и транспортной экспедиции: утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 20 декабря 2017 г.

выше указание в сочетании с утверждением о том, что ответственность перевозчика за несохранность груза в соответствии со статьей 796 ГК РФ исключается, если это произошло вследствие форс-мажорных обстоятельств, не оставляет сомнений в отношении позиции, занятой Верховный Суд РФ. Однако возникает вопрос: почему правило об ответственности перевозчика не было сформулировано с той же ясностью в ст. 796 ГК РФ, ведь уже после вступления в силу нового ГК РФ было очевидно намерение законодателя отказаться от модели виновной ответственности перевозчика за потерю, недостачу, повреждение и повреждение груза?

К сожалению, законодатель не проявил должной последовательности при формулировании соответствующих правил в транспортных уставах и кодексах: сохранив перечни обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, предусмотрел возможность ее применения при доказанности его вины предъявителем претензии (ст. 118 УЖТ РФ). Несовместимость данного предписания с правилами статьи 796 ГК РФ не вызывает сомнений уже по формальным соображениям[1].

Что касается существа, то указанные обстоятельства в полной мере укладываются в концепцию рисковой ответственности перевозчика, ибо характеризуются отсутствием причинной связи между ними и поведением перевозчика. Так, согласно ст. 118 УЖТ перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, если груз прибыл в исправном подвижном составе с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем без перегрузки в пути, если недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза в открытом подвижном железнодорожном составе, если перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя (грузополучателя) и т.п.

Таким образом, причины указанных недостатков могут лежать (сформироваться) за пределами процесса перемещения груза и быть обязанными своим происхождением поведению других участников

[1] Гражданское право: учебник: в 3 т. Т. 2 / под ред. А. П. Сергеева и Ю. К. Толстого. М. : Проспект, 2003. С. 461.

перевозочного правоотношения — отправителей, получателей. В этом заключается его специфика в отличие от исполнения других обязательств. Подобные основания освобождения перевозчика от ответственности при наличии не зависящих от него причин, вызвавших неисправность перевозки, содержатся нормах других транспортных кодексов.

Однако последующие правила цитируемой статьи ставят под сомнение такой вывод, ибо приведенная выше редакция ст. 118 УЖТ РФ дает основание лишь для предположения об отсутствии упомянутой связи. Иначе говоря, представление доказательств вины перевозчика с рассматриваемых позиций одновременно означает, по-видимому, опровержение факта отсутствия причинной связи между поведением перевозчика и нарушением договора. В противном случае следовало бы прийти к абсурдному утверждению о том, что освобождение от ответственности перевозчика имеет место на том основании, что в его поведении отсутствует вина, так как вред грузу причинен другим лицом. Подобные рассуждения порой приводятся в учебной литературе. Так, авторы гл. 11 «Гражданского права» под редакцией профессора В. П. Мозолина, полагая, что норма ст. 796 ГК РФ «устанавливает в качестве общего условия ответственность перевозчика за несохранность груза наличие его вины», вместе с тем рассматривают примерные перечни как обстоятельства, «которые перевозчик по общему правилу не в состоянии предотвратить и устранение которых от него не зависит…»[1]. По-видимому, по мнению составителей, указанные обстоятельства не могут рассматриваться в качестве следствия неправомерного поведения перевозчика. Но в таком случае рассуждения относительно его вины лишены всяких оснований.

Сторонники виновной ответственности перевозчика за недостачу, повреждение (порчу) груза видят непоследовательность законодателя при формулировании правил ст. 118 УЖТ лишь в том, что они допускают возложение бремени доказывания вины перевозчика на предъявителя претензии — отправителя (получателя). Однако освобождение перевозчика от ответственности возможно при доказанности

[1] Гражданское право: учебник: в 3 т. Т. 2 / под ред. В. П. Мозолина. М. : Проспект, 2015. С. 412.

предусмотренных в законе обстоятельств, что является обязанностью лица, нарушившего обязательство (в нашем случае перевозчика) (п. 2 ст. 401 ГК РФ). Следовательно, презумпция вины вступает в действие только при условии установления лица, нарушившего обязательство, т. е. выявления причинной связи между его поведением и причиненным вредом. Формирование состава правонарушения завершается представлением доказательств вины правонарушителя (перевозчика). В этом заключается материально-правовое значение презумпции вины как обстоятельства, отражающего отношение правонарушителя к своему поведению, как необходимого субъективного условия ответственности, венчающего состав правонарушения. Поэтому обстоятельства, перечисленные в ст. 118 УЖТ РФ, освобождающие перевозчика от ответственности при их доказанности, никакого отношения к презумпции вины перевозчика не имеют, они свидетельствуют о непричастности его к правонарушению.

Данный вывод не отменяет необходимости использования презумптивных норм, содержащихся в ст. 95 и 118 УЖТ РФ и аналогичных статьях других транспортных уставов и кодексов. Однако круг предполагаемых обстоятельств, исключающих ответственность перевозчика, качественно меняется и не только за счет включения в него подлежащих доказыванию фактов как объективного, так и субъективного свойства, но также ввиду предоставления предъявителю претензии возможности поиска доказательств, свидетельствующих о причастности перевозчика к причинению вреда грузу, несмотря на доказанность фактов, указанных в содержащихся в транспортных уставах и кодексах перечнях. Иначе говоря, возникший спор об ответственности перевозчика переносится исключительно в процессуальную плоскость: каждый из его участников должен доказать обстоятельства, на которые он ссылается в подтверждение своих требований и возражений (ст. 65 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ). При этом перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, содержащийся в ст. 118 УЖТ РФ и соответствующих статьях других транспортных уставов и кодексов, приобретает характер объективных критериев оценки поведения перевозчика, означающий, что ответственность перевозчика строится на началах риска, а не вины.

Если даже согласиться с тем, что «критерий определения виновности не перестает быть объективным», что «объективная вина» предполагает не отношение к собственным действиям и их последствиям, а соответствие действий определенным требованиям», в число подобных обстоятельств причинная связь включена быть не может. Достаточность установления причинной связи для наступления ответственности перевозчика может свидетельствовать только об одном — о построении ее на безвиновных началах. Поэтому под обстоятельствами, освобождающими перевозчика от ответственности, Верховный Суд РФ предлагает понимать некие объективные обстоятельства (в том числе обусловленность причиненного вреда действиями третьих лиц), повлиять на которые перевозчик был лишен возможности[1]. К числу последних, на наш взгляд, следует отнести обстоятельства, примерный перечень которых приведен в ст. 118 УЖД и соответствующих статьях других транспортных уставов и кодексов, характеризуемый отсутствием причинной связи указанных обстоятельств с поведением перевозчика.

Институт ответственности транспортных организаций за ненадлежащее исполнение перевозочного обязательства не может быть отлажен без учета отмеченной специфики складывающихся здесь правоотношений. Массовость оказания транспортных услуг обусловила своеобразие их построения с широким использованием презумпций, которые, в свою очередь, оказывают влияние на конструирование транспортных правил, принимаемых в развитие положений ГК РФ. Упомянутые перечни обстоятельств, освобождающих перевозчиков от ответственности, как раз и призваны оптимизировать процесс установления истины в споре о судьбе последствий нарушения перевозочного обязательства. Они откладываются в хозяйственной сфере перевозчика, если ему не удастся доказать отсутствие причинной связи его поведения с нарушением обязательства; в противном случае неблагоприятные последствия наступят для иных участников перевозочного правоотношения. Если ранее в соответствии с приведенной выше концепцией доказанные перевозчиком упомянутые обстоятельства служили основанием для вывода о его невиновности в допущен-

[1] Обзор судебной практики по спорам, связанным с договором перевозки груза и транспортной экспедиции: утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 20 декабря 2017 г.

ной неисправности перевозки, то с учетом изложенного они служат доказательством непричастности перевозчика к указанным нарушениям, что адекватно отражает их место и роль в процессе установления истины в споре.

В связи с этим редакция статьи 118 УЖТ нуждается в изменении. В частности, помимо исключения из нее ссылок на вину перевозчика необходимо устранить некорректную формулировку задачи, стоящей перед независимыми экспертами, с помощью решения которой предполагается доказывать эту вину.

**Литература**

1. Гражданское право. Актуальные проблемы теории и практики : в 2 томах. — Том 2 / под общей редакцией В. А. Белова. — Москва : Издательство Юрайт, 2016.

2. Гражданское право : в 4 томах. — Том 4. Обязательственное право / под редакцией Е. А. Суханова. — Москва : ВолтерсКлувер, 2006.

3. Гражданское право : учебник : в 3 томах. — Том 2 / под редакцией А. П. Сергеева и Ю. К. Толстого. — Москва : Проспект, 2003.

4. Гражданское право : учебник : в 3 томах. — Том 2 / под редакцией В. П. Мозолина. — Москва : Проспект, 2015.

5. Договоры в социалистическом хозяйстве / ответственный редактор О. С. Иоффе. — Москва : Юрид. лит., 1964.

6. Пугинский, Б. И. Гражданско-правовые средства в хозяйственных отношениях. — Москва, 1984.

7. Смирнов, В. Т. Грузовые перевозки в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. — Москва : Юрид. лит., 1981.

**Ступина Виктория Евгеньевна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## Правовое регулирование перевозки багажа железнодорожным транспортом

*Аннотация*. В статье особое внимание уделено анализу перечня вещей, разрешенных к транспортировке поездами РЖД законодательством РФ. Анализируется п. 1 ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». При изучении

данной темы обнаружена проблема классификации и унификации понятийного аппарата в законодательстве железнодорожного транспорта. Сделан вывод о том, что к категории багажа законодатель относит вещи пассажира, принятые в установленном порядке для перевозки в пассажирском или почтово-багажном поезде до железнодорожной станции назначения, указанной в проездном документе (билете), к категории грузобагажа — объекты, принятые от физического или юридического лица в установленном порядке для перевозки в пассажирском, почтовобагажном или грузопассажирском поезде. При изучении правовых норм, можно сделать вывод, что гораздо более разумным представляется создать единый понятийный аппарат терминов национального и применимого законодательства, а технические и технологические нормативы инкорпорировать в объем ведомственных нормативных актов. По результатам исследования был сделан вывод, что целесообразно в целом исключить положения о характеристиках вагонов, в которых допускается перевозка различных грузов, из нормативных правовых актов, сохранив их исключительно в отраслевом правоприменении, так как застрахует отправителя от необходимости исследовать технологические вопросы перевозки грузов, а с другой — освободит перевозочные компании от необходимости раскрывать сложные технологические процессы.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, ручная кладь, багаж, вещь, багажный вагон.

**Stupina Victoria Evgenievna,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Legal regulation of baggage transportation by rail

*Abstract*. The article pays special attention to the analysis of the list of things allowed for transportation by Russian Railways trains by the legislation of the Russian Federation. Analyzed paragraph 1 of Art. 2 of the Federal Law of January 10, 2003 No. 17-FZ "On railway transport in the Russian Federation". It is concluded that it is advisable to generally exclude the provisions on the characteristics of wagons in which the carriage of various goods is allowed from regulatory legal acts, keeping them exclusively in industry law enforcement, since it will insure the sender from the need to investigate the technological issues of the transportation of goods, and on the other hand, it will release the transportation companies from the need to disclose complex technological processes.

*Keywords*: railway transport, hand luggage, luggage, thing, luggage car.

По общему правилу любой человек имеет право перевезти в поезде: ручную кладь; багаж, помещаемый в отдельный отсек вагона; грузовую поклажу, которую повезут в специальном вагоне без личного сопровождения.

Вопросы перевозки багажа относятся к числу вопросов, достаточно подробно урегулированных нормами права, исследованных специалистами.

Эксплуатацией транспортных сетей различных форм собственности, принадлежащих железнодорожному транспорту, руководит национальная администрация согласно как национальным законам и правилам, так и международным соглашениям об организации железнодорожных сообщений.

На каждый случай транспортировки влияют определенные факторы, а именно: габариты груза; весовые ограничения; категория вагона.

В отличие от аэропорта, перед поездкой на поезде не понадобится регистрировать и оплачивать ручную кладь. При покупке одного пассажирского документа позволено взять с собой до 36 кг клади.

Людям, путешествующим в вагоне СВ, разрешено брать до 50 кг. Личные предметы (кошелек, косметичка) не учитываются. Весь груз должен уложиться в размеры — 180 см по сумме трех измерений (длина, ширина, высота).

Бытовую, электронную, аудио— и видеотехнику габаритами в сумме больше 180 см. позволено везти в количестве одной вещи на один билет. Придется доплатить по тарифу багажа весом 30 кг. В общих вагонах такую технику перевозить нельзя.

В поездах для пригорода, возможно, провезти до 50 кг вещей с дополнительной оплатой. Без доплаты получится переместить в тамбуре велосипед в собранном виде, коляски для детей или инвалидов.

В междугородних поездах, приобретая второй билет по полной стоимости, получится провезти бесплатно до 50 кг вещей. Это актуально для путешествующих с ребенком старше 5 лет, с выделенным в вагоне собственным местом.

Согласно п. 1 ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» перевозочный процесс на железнодорожном транспорте представляет собой совокупность организационно и технологически взаимосвязан-

ных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом; а груз на железнодорожном транспорте — объект (в том числе изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах (ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

В перевозочном процессе участвуют не только пассажиры и грузы (в зависимости от этого выделяют пассажирские и грузовые перевозки), но также багаж, грузобагаж и иные объекты, которые напрямую не подпадают под характеристики груза (и пассажира, соответственно).

Российским законодательством установлен перечень вещей, разрешенных к транспортировке поездами РЖД.

К ним относятся:

− вещи, не противоречащие законодательству РФ;

− охотничье и другое огнестрельное оружие, но разряженное, в кобуре, патроны отдельно, а у владельца есть все обязательные документы;

− перочинные и складные ножи, они не считаются оружием;

− холодное же оружие перевозят зачехленным и с необходимыми документами;

− 0,5 л алкоголя на одного пассажира;

− бытовая техника, укладывающаяся в весовые нормативы и по размеру;

− лодки, велосипеды, коляски для детей и инвалидов;

− растения размерами в сумме не больше 180 см, с аккуратно связанной кроной и корневищем.

Если размеры перевозимых вещей больше, за дополнительную плату в кассе проводится квитанция «Багаж на руках».

Не позволены к перемещению:

− предметы, способные повредить или загрязнить вагон и имущество других людей;

− огнеопасные, отравляющие и другие вещества опасные для жизни;

− недопустимы ни в багажном вагоне, ни как ручная кладь;

− пиротехника (салюты, фейерверки) и прочие возможно взрывоопасные предметы также запрещены.

В багажный вагон не принимают: финансовую документацию; деньги; драгоценности и другие ценные вещи; огнестрельное оружие.

Для ручной клади в вагоне предусмотрены:

− отсеки под потолком;
− третьи полки;
− рундуки нижних полок;
− специальные пространства для багажа, учитываемые конструкцией вагона.

При этом недопустимо занимать все места для груза своими чемоданами.

Когда вещей много, они перевозятся в багажном купе. Обычно оборудован в штабном вагоне. О его расположении можно узнать у проводников. Услуга платная, потребуется купить билет для багажа.

Каждый пассажир может занять багажом до трех мест, включая детские билеты с собственным местом. Рекомендуемые габариты вещей — до 180 см по сумме трех измерений, вес — до 75 кг. На одного человека разрешено до 200 кг общего веса перевозимых вещей.

Если багаж больше 180 см по сумме длины, ширины и высоты, то его относят к крупногабаритным. На один билет рассчитывается одно место для крупногабаритного багажа. Разрешенные размеры такого груза:

− весом до 75 кг;
− высота — 175 см;
− ширина — 50 см;
− глубина — 45 см.

При упаковке крупногабаритного груза нужно предусмотреть ручки и иные приспособления, которые позволят безопасно погрузить и выгрузить его. Вещи должны пройти в двери и целиком разместиться в специализированном купе. Иначе в перевозке будет отказано.

Соответственно, к категории багажа законодатель относит вещи пассажира, принятые в установленном порядке для перевозки в пассажирском или почтово-багажном поезде до железнодорожной станции назначения, указанной в проездном документе (билете), к категории грузобагажа — объекты, принятые от физического или юридического лица в установленном порядке для перевозки в пассажирском,

почтовобагажном или грузопассажирском поезде. Очевидно, что ключевое различие данных понятий заключается в порядке организации перевозки. Закон основное различие делает именно в процедуре организации перевозки. Так, в пассажирском и почтовобагажном поезде может доставляться как багаж, так и грузобагаж.

На первый взгляд, проблема классификации и унификации понятийного аппарата в законодательстве железнодорожного транспорта может показаться незначительной. Система работает, сеть компаний, участвующих в перевозочном процессе на железных дорогах, все время увеличивается, обороты растут. Отсюда может создаться видимость отсутствия проблем. Тем не менее в любом случае следует принять во внимание, что такое отсутствие проблем в настоящем не значит гарантию их отсутствия в будущем. Законодательство не должно преследовать цель отслеживания любых изменений в реальности, оно, прежде всего, должно обеспечить правовую определенность в той или иной ситуации. Вариант, когда действующее законодательство представляет единый массив из правовых норм различного статуса, однозначно не может обеспечить такую правовую определенность. Следовательно, гораздо более разумным представляется создать единый понятийный аппарат терминов национального и применимого законодательства, а технические и технологические нормативы инкорпорировать в объем ведомственных нормативных актов. Таким образом, возможно обозначить любой объект договора перевозки груза просто как «груз» и установить для него отдельные условия перевозки в зависимости от физических свойств. Кроме того, целесообразно в целом исключить положения о характеристиках вагонов, в которых допускается перевозка различных грузов, из нормативных правовых актов, сохранив их исключительно в отраслевом правоприменении. Такая ситуация, с одной стороны, застрахует отправителя от необходимости исследовать технологические вопросы перевозки грузов, а с другой — освободит перевозочные компании от необходимости раскрывать сложные технологические процессы лицам, для которых это не является необходимым.

**Трубицина Анастасия Витальевна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

# Историко-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности в России (на примере водного транспорта)

*Аннотация*. Автором рассматривается история изменения социально-правовой сущности и места нарушений правил безопасности движения водного транспорта в системе законодательства РФ. В исторической ретроспективе дается анализ этапам развития понятия «транспортная безопасность» в аспекте обеспечения безопасности на объектах водного транспорта. Автор приходит к выводу, что именно социальные, экономические и технические перемены в русском социуме и индустрии привели к трансформации понятия «транспортная безопасность», наделили данное понятие определенной многоаспектностью, позволили выделить несколько видов безопасности на водном транспорте. Автор прослеживает трансформацию категории «безопасность на транспорте» к рассмотрению транспортной безопасности через призму безопасности движения и, в конечном итоге, к современному пониманию данного понятия, включающего антитеррористическую, технологическую, экологическую, информационную и иные виды безопасности. Исследование историко-правовых аспектов обеспечения транспортной безопасности водного транспорта в России позволило выявить и особенности закрепления данного понятия и его интерпретации в законодательных актах разных периодов времени. Основой формирования понятия «транспортная безопасность на водном транспорте» является формирование определения безопасности в рамках более узких отраслевых сфер ее применения, в том числе и в рамках водного транспорта. Вместе с тем в настоящее время отсутствует единообразное понимание данного понятия, единая классификация видов безопасности, которая, тем не менее, была отражена в рамках различных государственных стратегий развития, политических доктрин, концепций.

*Ключевые слова:* транспортная безопасность, водный транспорт, нарушение транспортной безопасности, транспортное преступление, генезис понятия, исторические аспекты формирования.

**Trubitsina Anastasia Vitalievna,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## Historical and legal aspects of ensuring transport security in Russia (on the example of water transport)

*Abstract*. The author examines the history of changes in the social and legal essence and the place of violations of the rules for the safety of water transport in the system of legislation of the Russian Federation. The historical retrospective provides an analysis of the stages of development of the concept of "transport security" in the aspect of ensuring safety at water transport facilities. The author comes to the conclusion that it was social, economic and technical changes in Russian society and industry that led to the transformation of the concept of "transport security", endowed this concept with a certain multidimensionality, made it possible to single out several types of safety in water transport.

*Keywords*: transport security, water transport, violation of transport security, transport crime, genesis of the concept, historical aspects of formation.

За последние столетия произошли определенные социальные, экономические и технические перемены в русском социуме и индустрии второй половины XIX в. Различные процессы ускорили интенсификацию трудовой повседневности активности водного транспорта в российском государстве. В Российской империи постепенно увеличивалось движения по русским рекам и морям. Значение водного транспорта в определенной степени менялось под воздействием задач, которые были возложены на данный вид транспорта. На протяжении определенного период развития наблюдался количественный рост пассажиропотока на водном транспорте, что потребовало поиска путей обеспечения безопасности на водном транспорте.

Зачастую наблюдался рост количества кораблекрушений и человеческих жертв что потребовало улучшить организацию безопасности движения на водном транспорте и улучшить работу спасательных подразделений на морских и речных водных коммуникациях Российской империи, а впоследствии и Российской Федерации.

Следует отметить, что существующий в Российской империи порядок обеспечения безопасности характеризовался старыми методами проведения охранительных мер государственными органами управления путями сообщения и торговым флотом.

Все это обусловило невозможность вмешиваться во внутреннюю политику частных пароходных компаний и обществ, которые осуществляли морские и речные пассажирские перевозки. Данные ком-

пании часто отступали от норм и правил судовождения и безопасного пользования техникой.

В начале XX в. наметилась тенденция монополизации в сфере водного транспорта (торговый и речной транспорт), что негативным образом сказалось на организации безопасности судоходства. Вместе с тем были позитивные сдвиги в области организации работы спасателей, навигационных возможностей.

Согласно традиционному подходу, который используется в юриспруденции, термин «безопасность» следует понимать как состояние защищенности интересов личности, общества, государства, которые являются жизненно важными. Это же определение было закреплено в Законе РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности».

Несмотря на то что отсутствовало единообразное понимание, не были систематизированы должным образом виды безопасности, все это, тем не менее, было заложено в различные государственные стратегии развития, политические доктрины, концепции, что и позволило сформировать понятие «транспортной безопасности».

В отношении транспортных средств первоначально использовалось понятие «безопасность на транспорте», предусмотренное Законом РФ «О безопасности» (ст. 12), которое включало все виды безопасности: безопасность эксплуатации транспорта, все аспекты пожарной безопасности, промышленную безопасность и т.п.

В течение длительного периода времени транспортная безопасность понималась через призму безопасности движения, нормы о которой предусматривались большим количеством нормативных актов по видам транспорта, к примеру, Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации, и др.

Но потом содержание понятия «транспортная безопасность» расширилось по объему и охватило все аспекты антитеррористической, технологической, экологической, морской, информационной и иных видов безопасности.

Впервые самостоятельная категория «транспортная безопасность» в связи с повышением угрозы терроризма появилась в постановлении Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации».

Определим современное определение содержания понятия «транспортная безопасность». Эта некая система предупреждения, мер по

противодействию и пресечению преступлений, в том числе терроризма, в транспортной сфере, по недопущению либо минимизации материального и морального ущерба на транспортных средствах; по реализации поставленных перед национальной безопасностью в транспортном комплексе целям. В целом транспортная безопасность подразумевает систему, которая направленна на то, чтобы повысить экологическую безопасность перевозок, экологическую устойчивость транспортной системы.

Современное понятие «транспортная безопасность» охватывает не один, а целый ряд видов безопасности, а именно:

— условия проезда, которые являются безопасными для жизни и здоровья пассажира;

— все аспекты безопасности перевозки груза, багажа;

— все аспекты безопасности функционирования и эксплуатации того или иного объекта и средства транспорта;

— все аспекты экономической (в том числе внешнеэкономической) безопасности;

— все аспекты экологической безопасности;

— все аспекты информационной безопасности;

— все аспекты пожарной безопасности;

— все аспекты санитарной безопасности;

— все аспекты химической, бактериологической, ядерной и радиационной безопасности;

— все аспекты мобилизационной готовности отраслей транспортного комплекса.

В настоящее время понятие транспортной безопасности легализовано в норме ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

В целом следует согласиться с мнением о том, что за последние 20 лет Россия продемонстрировала существенные достижения в области транспортной безопасности, повышения организации системы безопасности дорожного движения, а многие организационно-правовые решения в данной области, которые были приняты в начале XXI в., «ушли в историю».

**Щелкунов Евгений Анатольевич,**
студент Института права Башкирского государственного университета

# Общественный контроль в сфере финансового обеспечения реализации транспортной стратегии Российской Федерации

*Аннотация*. В статье анализируется роль общественного контроля применительно к финансовой деятельности органов государственной власти, местного самоуправления и других участников финансовых отношений, возникающих в процессе обеспечения реализации Транспортной стратегии Российской Федерации, рассматривается компетенция субъектов общественного контроля, формы его осуществления и исследуется возможность их применения в области контроля за финансовой деятельностью. Дается определение общественного контроля в сфере финансового обеспечения реализации Транспортной стратегии исходя из международного и национального законодательства, определяющего основы государственного финансового контроля и общественного контроля. Описываются коллизии в правовом регулировании общественного контроля, их неразрешимость на практике и необходимость устранения путем внесения изменений в действующее законодательство. Освещаются вопросы обнародования результатов общественного контроля в области финансов. Сравниваются государственный и общественный контроль в сфере финансового обеспечения реализации стратегических целей и национальных задач как содержательно, так и по степени эффективности. Обосновывается необходимость совершенствования законодательства об общественном финансовом контроле для регулирования общественных отношений, связанных с осуществлением общественного контроля в сфере финансового обеспечения реализации Транспортной стратегии.

*Ключевые слова:* общественный контроль, финансовый контроль, государственный финансовый контроль, финансы, финансовая деятельность, гражданское общество, Общественная палата, Счетная палата, эффективное использование государственных средств.

**Shchelkunov Evgeny Anatolyevich,**
student of the Institute of Law of the Bashkir State University

# Public control in the sphere of financial support for the implementation of the transport strategy of the Russian Federation

*Abstract*. The article analyzes the role of public control in relation to the financial activities of public authorities, local self-government and other participants in financial relations arising in the process of ensuring the implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation, examines the competence of subjects of public control, the forms of its implementation and examines the possibility of their application in the field of control over financial activities.

*Keywords*: public control, financial control, state financial control, finance, financial activity, civil society, Public Chamber, Accounts Chamber, effective use of public funds.

Гражданам Российской Федерации, гарантируется участие в управлении делами государства как непосредственно, так и через своих представителей, а также право на объединение, свобода еятельности общественных объединений гарантируется. Указанные положения являются предпосылками для формирования гражданского общества и такой формы участия граждан в делах государства как общественный контроль.

Федеральный закон от 21 июля 2014 г. № 212 «Об основах общественного контроля в Российской Федерации» (далее — Закон об общественном контроле) закрепляет предмет, правовую основу, принципы, цели и задачи общественного контроля, определяя его как деятельность специальных субъектов, осуществляемую в целях наблюдения за деятельностью органов и организаций, осуществляющих публичные полномочия, а также в целях общественной проверки, анализа и общественной оценки издаваемых ими актов и принимаемых решений.

В юридической литературе отмечено, что конституционно-правовой механизм участия граждан в управлении делами государства заключается в возможности граждан оказывать регулятивное воздействие на деятельность органов публичной власти, органов и организаций, осуществляющих в соответствии с действующим законодательством отдельные публичные полномочия, для обеспечения законности и эффективности их деятельности.

Сформулированная законодателем концепция общественного контроля характеризуется ограниченным участием граждан в осуществлении общественного контроля, которое сопровождается достаточно активной ролью государства в его реализации.

Закон об общественном контроле устанавливает исчерпывающий перечень субъектов уполномоченных на осуществление названного контроля, к ним относятся: Общественная палата РФ, общественные палаты субъектов РФ, общественные палаты (советов) муниципальных образований, а также общественные советы при федеральных органах исполнительной власти, общественные советы при законодательных (представительных) и исполнительных органах государственной власти субъектов РФ.

Таким образом, рассматриваемый закон не относит граждан к субъектам общественного контроля хотя и закрепляет их право лично участвовать в его осуществлении. Выявленная коллизия может быть разрешена путем исключения из текста ч. 1 ст. 3 Закона об общественном контроле слов «как лично, так и» или иным способом, устраняющим правовую неопределенность.

Право гражданина лично участвовать в делах государства является конституционным и находит свое развитие в федеральном законодательстве, определяющем порядок его реализации.

Таким образом, следует различать общественный контроль и другие способы контроля за деятельностью органов и организаций, осуществляющих публичные полномочия, на том основании, что только первый регулируется Законом об общественном контроле и Федеральным законом «Об Общественной палате Российской Федерации».

Следует учитывать, что понятие «финансы» в экономической литературе рассматривается в трех аспектах, как: 1) денежные распределительные отношения; 2) особая форма экономических отношений; 3) совокупность общественных отношений. При таком разнообразии подходов необходимообратить внимание на то, что практически все авторы сходятся во мнении, что финансы всегда есть отношения (экономические, денежные, общественные), участники которых удовлетворяют свои потребности посредством мобилизации, распределения и использования финансовых ресурсов. Понятия «финансы» и «финансовые отношения» — синонимы.

Вместе с тем, государство реализует свою политику и обеспечивает выполнение задекларированных программ за счет финансовых ресурсов, а без надлежащего контроля за образованием, перераспределением и использованием финансов эффективная реализация государственной политики невозможна.

Правоведы признают бесспорной ведущую роль финансовой деятельности государства, обеспечивающей финансовыми ресурсами жизнедеятельность всего общества в целом.

Несомненное значение имеет финансовое обеспечение для функционирования транспортного комплекса и реализации Транспортной стратегии России, основанных на принципах программно-целевого и проектного подходов.

Очевидно, что финансовые отношения как фундаментальная часть общественных отношений, возникающих в процессе и по поводу функционирования транспортного комплекса и реализации Транспортной стратегии России, должны являться предметом контроля как со стороны государства, так и со стороны общества.

В свою очередь практики отмечают, что система государственного контроля может быть эффективной только если она дополняется системой гражданского контроля (в контексте высказывания термин «гражданский контроль» может быть понят как «общественный контроль» — примечание автора).

Утвержденная 27 сентября 2019 г. на XXIII Конгресса Интосаи 2019 Московская декларация предусматривает, что … вовлечение граждан в осуществление контроля укрепляет доверие со стороны общества, позволяет концентрировать усилия на решении конкретных задач, стимулирует поиск инновационных решений общественно значимых задач. Среди тезисов данной декларации значится — акцент на взаимодействии с обществом и стейкхолдерами[1].

Лимская декларация, принятая в октябре 1977 г. на IX конгрессе Международной организации высших органов финансового контроля (*International Organization of Supreme Audit Institutions* — Интосаи) определяет, что упорядоченное и эффективное использование государственных средств является одной из важнейших предпосылок для надлежащего управления государственными финансами и эффективности принимаемых решений ответственных органов власти перед обществом. В ней же финансовый контроль рассматривается как осуществляемый высшим органом финансового контроля обязательный элемент управления общественными финансами, целями которого являются выявление отклонений от принятых стандартов и нару-

[1] URL:https://ach.gov.ru/upload/medialibrary/news/Московская_декларация.pdf.

шений принципов законности, продуктивности, результативности и экономичности в управлении финансами.

Нормативного определения понятию общественный финансовый контроль в российском законодательстве не дано. Основываясь на перечисленных нормах, определим общественный контроль в сфере финансового обеспечения как урегулированную нормами права деятельность субъектов общественного контроля по верификации законности, продуктивности, результативности и экономичности в управлении финансами органами государственной власти, местного самоуправления и других субъектов финансовых отношений, с целью реализации и защиты финансовых интересов гражданина и общества.

Исходя из законодательно закрепленных принципов общественный контроль в сфере финансового обеспечения функционирования транспортного комплекса и реализации Транспортной стратегии России должен осуществляется на основе: приоритета прав и законных интересов человека и гражданина, законности, добровольности, самостоятельности, независимости, объективности, беспристрастности и открытости его проведения и результатов. Вместе с тем, при многообразии форм общественного контроля (не запрещенных законом) не допускается необоснованное вмешательство в деятельность субъектов финансовой деятельности и презюмируется их добросовестности.

Определенные в названом законе формы общественного контроля хотя и применимы к финансовой деятельности, однако, имеют существенные противоречия и неопределенности, которые затрудняют применение их на практике.

Так под общественным мониторингом понимается деятельность субъектов общественного контроля по постоянному или временному наблюдению за деятельностью органов, осуществляющих публичные полномочия, в рассматриваемом случае финансовую детальность.

Введенный законодателем термин «организатор» общественного мониторинга не получил легального толкования, что порождает правовую неопределенность и неясность относительно его понимания, а следовательно, и применения.

Например, нормативный перечень организаторов общественного мониторинга, установленный в ч. 1 ст. 19 Закона об общественном контроле, включает в себя как субъектов общественного контроля, установленных ч. 1 ст. 9 Закона (за исключением общественных сове-

тов всех уровней), так и общественные объединения и негосударственные коммерческие организации, которые не имеют статуса указанных субъектов.

Учитывая, что Закон об общественном контроле наделяет правом проведения общественного контроля только установленных в нем субъектов, то возникает вопрос — могут ли общественные объединения и негосударственные коммерческие организации, имеющие право выступать организаторами общественного мониторинга, но не являясь при этом субъектами общественного контроля, осуществлять соответствующий мониторинг?

Правоприменитель идет по легистскому пути и понимает общественный мониторинг и контроль, исходя из формального и ограничительного толкования, не увязывая свое понимание норм с законодательно установленными принципами.

Так, Минюст России, основываясь на обращении ФАС России полагающей, что доступ к информации (материалам тарифных дел) не может быть получен некоммерческой организацией в рамках общественного мониторинга, поскольку такая организация не является субъектом общественного контроля, выносит в адрес названной организации предписание об устранении выявленного нарушения, т.е. фактически о прекращении деятельности в форме общественного мониторинга. При этом, право некоммерческой организации на организацию общественного мониторинга упускается из вида представителей исполнительной власти.

В свою очередь суды, не обогащая собственную практику разрешением выявленной коллизии, поиском и разъяснением правового смысла общественного мониторинга, статуса и полномочий его организаторов, а также способа его проведения некоммерческими организациями, всецело разделяют позицию ФАС и Минюста России[1].

Такое правоприменение указывает на невозможность осуществления некоммерческими организациями общественного мониторинга и представляет понятие «организатор» общественного мониторинга бессодержательным по отношению к таким организациям.

[1] Постановление Арбитражного суда Московского округа от 20 февраля 2020 г. № Ф05-25701/2019 по делу № А40-109769/2019.

Аналогичная неопределенность имеет место и с общественными объединениями, которые с одной стороны являются организаторами общественного мониторинга, а с другой не относятся к субъектам общественного контроля, т.е. не вправе его осуществлять.

Данные обстоятельства указывают на необходимость устранения выявленных противоречий на законодательном уровне. Таким решением видится (1) внесение нормативного определения понятия «организатор общественного мониторинга», (2) включение общественных объединений и некоммерческих организаций в список субъектов общественного контроля, что позволило бы оживить и привести в движение институт общественного контроля, или (3) их исключение из числа организаторов общественного мониторинга.

Обобщая сказанное, можно предположить, что для более эффективного функционирования механизма общественного контроля за законностью и эффективностью финансового обеспечения функционирования транспортного комплекса и реализации Транспортной стратегии России, необходимо внести соответствующие изменения в действующее финансовое законодательство, транспортное законодательство и законодательство об общественном контроле.

**Чевычелова Мария Юреьвна,**
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта

## К вопросу о правовом статусе беспилотных летательных аппаратов

*Аннотация*. В статье рассматривается правовой статус беспилотных летательных аппаратов как системное явление. Приводится определение беспилотного летательного аппарата. Раскрывается система нормативно-правовых актов, регулирующих статус самих устройств, общий порядок выполнения полетов, основы правового статуса экипажа беспилотного летательного аппарата. Определяется современное состояние нормативно-правовой базы, регулирующей данное устройства, а также выделяются ее основные проблемы. Приводятся предложения по совершенствованию законодательства в сфере регулирования функционирования беспилотных летательных аппаратов.

*Ключевые слова:* беспилотный летательный аппарат, гражданское население, правовые проблемы.

**Maria Yurevna Chevychelova,**
Master's student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

## On the issue of the legal status of unmanned aerial vehicles

*Abstract*. The article examines the legal status of unmanned aerial vehicles as a systemic phenomenon. The definition of an unmanned aerial vehicle is given. The system of normative legal acts regulating the status of the devices themselves, the general procedure for performing flights, the foundations of the legal status of the crew of an unmanned aerial vehicle is disclosed. The current state of the regulatory framework governing this device is determined, and its main problems are highlighted. Proposals for improving legislation in the field of regulation of the functioning of unmanned aerial vehicles are presented.

*Keywords*: unmanned aerial vehicle, civilian population, legal problems.

Следует отметить, что в рамках российской экономики сравнительно новым явлением могут быть названы беспилотные летательные аппараты (БПЛА), а также технологии их непосредственного использования. Учитывая вышесказанное, можно сказать, что на фоне происходящего развития данного вида общественных отношений возникает потребность в формировании новых правовых механизмов, и как следствие этому выявление и последующее устранение возможных противоречий. Тем не менее, отталкиваясь от имеющейся практики, видно, что достигнутый к настоящему времени уровень правового регулирования применения БПЛА является недостаточным для того, чтобы был установлен его оптимальный правовой режим. Среди гражданского населения, текущий уровень правовой грамотности использования беспилотных летательных аппаратов также достаточно далек от удовлетворительного. Среди возможных причин этому, выделяют некоторую «распыленность» между разными нормативными аспектам, которые по большей мере относятся к различным отраслям законодательства, а также отсутствие уже устоявшихся норм в указанной сфере.

В настоящее время, имеются факторы, которые оказывают серьезное влияние на эффективность и безопасность беспилотных систем. К данным факторам следует относить: причинение вреда жизни и здоровью людей или имуществу; разрушение БПЛА; регистрация БПЛА; столкновение БПЛА с иными аппаратами, совершающими полеты. Также остается недостаточно разработанными вопросы ответственности в контексте правовой регламентации военного использования беспилотных летательных аппаратов.

В основах регламентации беспилотных летательных аппаратов, помимо Воздушного кодекса Российской Федерации, в том числе лежат и иные нормативно-правовые акты, например, утвержденные 11 марта 2010 г. постановлением Правительства РФ Правила использования воздушного пространства. В рамках данных Правил (п. 2) имеется легальное определение беспилотника. Таким образом, под беспилотным летательным аппаратом, в указанных выше правилах понимается летательный аппарат, экипаж которого отсутствует на борту во время выполнения полета. Беспилотный летательный аппарат управляется в автоматическом режиме или оператором. Однако в некоторых случаях может иметь место совокупность указанных выше способов управления БПЛА.

Помимо всего прочего, постановление Правительства РФ, о котором идет речь выше, устанавливает и другие требования, касающиеся использования БПЛА. Например, п. 52 Правил использования воздушного пространства устанавливает наличие для БПЛА специализированного плана полета. В том числе идет речь и о наличии разрешения на использование воздушного пространства.

Правовые основы использования воздушного пространства России, порядок полетов и т.д., подкреплены определенными нормативными правовыми актами. Воздушный кодекс РФ — это основной документ, регламентирующий полеты, совершаемые над территорией нашей страны. Однако, в Воздушном кодексе РФ, нормы касающиеся регламентации БПЛА, появились относительно недавно. Изменения, касающиеся полетов БПЛА, были закреплены после того, как в силу вступил Федеральный закон от 30 декабря 2015 г. №462-ФЗ.

В результате чего, основы правового статуса БПЛА нашли свое закрепление именно, на «страницах» указанного Федерального закона. Правовой статус экипажа БПЛА, в том числе был закреплен в Воз-

душном кодексе РФ, благодаря указанному выше нормативно-правовому акту. Таким образом, обратив внимание на п. 1.1 ст. 56 Воздушного кодекса РФ, можно увидеть установленное законодателем разъяснение относительно «экипажа беспилотного летательного аппарата». Важно, что экипаж БПЛА состоит из нескольких либо одного внешнего пилота, при этом один из пилотов обязательно назначается в качестве командира воздушного судна по назначению его владельца.

В то же время в рамках Воздушного кодекса РФ (абз. 2 п. 2 ст. 57), имеют место закрепленные правовые основы, касающиеся статуса командира беспилотника. В результате чего, командиром «беспилотника» выполняется руководство экипажем БПЛА. В том числе на командира беспилотника возлагается ответственность за безопасное выполнение полета. Также, согласно ст. 58.1 Воздушного кодекса РФ, командир БПЛА имеет различные права и обязанности. Кроме того, логично предположить, что на экипаж БПЛА распространяются ряд требований, предъявляемый к состоянию здоровья членов экипажей воздушных судов, особенно в части их психического здоровья.

В качестве одной из актуальных проблем, может быть отмечена введенная нормативно-правовая норма, в соответствии с которой появилась процедура обязательной регистрации БПЛА, имеющих массу 0,25 кг до 30 кг (март 2016 г.). Тем не менее сам механизм, согласно которому будет происходить регистрация БПЛА, был разработан только в мае 2019 г. Официальной датой вступления рассматриваемых правил можно назвать 27 сентября 2019 г.

К настоящему времени необходимо установление определенных запретов и ограничений в использовании беспилотников путем правового регулирования. Однако введение различных запретов и ограничительных мер должно удовлетворять балансу между частными и публичными интересами. Например, в марте 2019 г. законодателем был разработан соответствующий проект постановления Правительства РФ, с помощью которого преследовалась цель достижения данного «компромисса». В соответствии с данным постановлением законодателем было предложено внести упрощения в требования к полетам БПЛА, масса которых находится в диапазоне от 0,25 до 30 кг. При этом должны соблюдаться некоторые меры предосторожностей. Среди данных мер могут быть выделены: ограничение полетов над

жилым сектором, а также запрет на полеты на расстоянии 50 м от людей. Таким образом, основной смысл разрабатываемого проекта Постановления, предполагает так называемую минимизацию административных барьеров. Данный проект получил свою законную силу в феврале 2020 г.

В результате чего была упрощена процедура обращения с БПЛА взлетная масса которых не превышает 30 кг. С февраля 2020 г. совершение полетов на подобных БПЛА разрешено без уведомления и согласования. Однако для этого имеются определенные условия: нахождение беспилотникана высоте, не превышающей 150 м от водного или земного пространства, а также полет должен быть реализован в светлое время суток, т.е. в зоне видимости непосредственного «пилота». Также с целью обеспечения «компромисса» между публичными и частными интересами, о котором велась речь выше, нужно установить специальные рамочные правила. Речь идет о необходимости создания отдельного нормативно-правового акта, в соответствии с которым будет происходить процесс регулирования полетов.

Помимо всего прочего, разумным можно считать введение некоторых ограничений на использование гражданским населением БПЛА на территории населенных пунктов. В то же время указанные ограничения должны коснуться частных лиц во время проведения массовых мероприятий, на что должны быть предоставлены соответствующие права для средств массовой информации.

Помимо всего прочего, на законодательном уровне необходимо установить места для взлета, посадки и полета рядом с которыми беспилотникам будет запрещено находится без каких-либо исключений, в том числе требуется определить максимально разрешенную высоту для полетов данного вида аппаратов. В результате чего, на уровне законодательства должны быть установлены запреты, за нарушение которых те или иные лица будут подвержены административной ответственности, в том числе в качестве одного из видов административного наказания должна присутствовать конфискация беспилотника.

В результате чего, можно прийти к выводу о том, что законодательное регулирование правового статуса БПЛА в нашей стране в настоящий момент времени по-прежнему находится в стадии становления. По мере того, как происходит появление новых нормативно-

правовых аспектов, либо изменения вносятся в уже существующие, все это является причиной усложнения воздушного законодательства, а также судебной практики.

Высказывая собственное мнение по этому поводу, можно предположить, что в качестве одного из вариантов решения вышеуказанной проблемы, может послужить принятие единого нормативно-правового аспекта, регламентирующего правовой статус БПЛА. В качестве такого документа, может быть использованы, например, Федеральные авиационные правила использования БПЛА.