



ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№11 (11) - 2016



РОСТРАНСНАДЗОР



ФСБ РОССИИ



МВД РОССИИ



МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал Транспортное право и безопасность 2016. № 11(11)

В журнале рассматриваются результаты научных исследований в области юридических, педагогических, технических и исторических наук.

Авторами статей являются специалисты современного научного знания, преподаватели вузов, аспиранты и научные работники.

Все статьи, публикуемые в журнале, рецензируются членами редакционного совета, а также другими ведущими учеными.

Журнал ориентирован на широкий круг ученых, специалистов-практиков, студентов, магистрантов и преподавателей, участвующих в научно-исследовательской работе, работников транспортных организаций, правоохранительных органов и органов прокуратуры, органов федеральной власти.

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции.

Учредитель и издатель: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения императора Николая II»

Журнал издается с января 2016 г.

Журнал «Транспортное право и безопасность» зарегистрирован как средство массовой информации — сетевое издание — Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Номер свидетельства: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25.12.2015.

Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868.

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

Периодичность: 12 раз в год.

Выпуски журнала размещаются на сайте: URL: <http://trans-safety.ru>

E-mail редакции: red@trans-safety.ru

Редакционный совет

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ), член Российской академии юридических наук (РАЮН)

Житников Борис Юрьевич — доктор технических наук, профессор, начальник кафедры специальной техники и информационных технологий Владимирского юридического института ФСИН России (г. Владимир)

Кайнов Владимир Иванович — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой государственно-правовых дисциплин, Северо-Западный филиал Российской академии правосудия (г. Санкт Петербург)

Кудрявцев Алексей Вадимович — доктор юридических наук, доцент, декан факультета права Владимирского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (г. Владимир)

Лупарев Евгений Борисович — доктор юридических наук, профессор, академик Евразийской академии административных наук, заведующий административного и финансового права Кубанского государственного университета

Липатов Эдуард Георгиевич — доктор юридический наук, заведующий кафедрой административного и уголовного права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина, филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Мионов Анатолий Николаевич — доктор юридических наук, начальник кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России

Мионов Ринат Гаянович — доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России (г. Уфа)

Полянсков Юрий Вячеславович — доктор технических наук, профессор, президент Ульяновского государственного университета

Сердюк Наталья Владимировна — доктор педагогических наук, заместитель начальника кафедры психологии, педагогики и организации работы с кадрами Академии управления МВД России

Чаннов Сергей Евгеньевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой служебного и трудового права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина

Агеев Александр Александрович — кандидат политических наук, депутат Государственной Думы IV и VI созывов (2003—2007, 2011—2016), член фракции Политической партии «Справедливая Россия», Председатель счетной комиссии Государственной Думы, Первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству

Анохина Светлана Юрьевна — кандидат юридических наук, доцент Барнаульского юридического института МВД России

Добробаба Марина Борисовна — кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административного права Кубанского государственного университета (г. Краснодар)

Фролов Андрей Степанович — кандидат юридических наук, профессор кафедры уголовного права и криминалистики Омского государственного университета имени Ф. М. Достоевского

Редакционная коллегия

Корякин Виктор Михайлович — главный редактор

Гусейнова Альбина Джаббаровна — ведущий редактор

Содержание

Материалы по результатам ежегодной научно-практической конференции «Безопасность движения поездов» (17—18 ноября 2016 г.)

Духно Н. А.

Транспортное право как основа обеспечения безопасности
движения поездов..... 7

Суденко В. Е.

Транспортные преступления: особенности квалификации.....15

Корякин А. В.

О некоторых особенностях расследования преступления,
предусмотренного статьей 263.1 Уголовного кодекса
Российской Федерации (нарушение требований в сфере
транспортной безопасности)21

Гаращук О. А.

Правовые проблемы обеспечения безопасности перевозок
опасных грузов железнодорожным транспортом.....27

Герасимов С. В.

Некоторые аспекты правового регулирования возмещения ущерба
от происшествий на железнодорожном транспорте41

Климова А. О.

Особенности правового обеспечения безопасности движения
и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта46

Колодяжный К. Н.

Практика правового регулирования обеспечения безопасности
движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в странах
Европейского Союза52

Мамонова М. В.

Отражение вопросов безопасности движения и эксплуатации
железнодорожного транспорта в Транспортной стратегии
Российской Федерации на период до 2030 года.....57

Силаева Н. Г.

Отражение вопросов безопасности и эксплуатации
железнодорожного транспорта в концессионных соглашениях62

Фишбей И. Д.

Проблемы правового обеспечения безопасности движения
и эксплуатации железнодорожного транспорта при международных
перевозках.....67

Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры

Попов В. Л.

Видеонаблюдение в метро как гарант безопасности на транспорте72

Из истории транспорта

Петров Ю. И.

Налогообложение на железнодорожном транспорте в России
в конце XIX столетия.....82

Химич Т. М.

Реконструкция столичного транспорта в 1930-е годы87

УДК 341.9:656.2

© Колодяжный К. Н.

— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

**ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
В СТРАНАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА**

Аннотация: В статье рассматриваются причины появления единых норм безопасности для стран Европейского Союза, нормативно-правовая база и вопросы сертификации европейских железнодорожных компаний.

Ключевые слова: безопасность движения; международная железнодорожная перевозка; сертификация.

© Kolodyazhnyi K.

— post-graduate student of Law Institute
of the Moscow state university of railway engineering

**THE PRACTICE OF LEGAL REGULATION OF TRAFFIC SAFETY
AND OPERATION OF THE RAIL TRANSPORT
IN THE EUROPEAN UNION**

Abstract: This article discusses the causes of common safety standards for European Union countries, the legal framework and the questions of certification of European railway companies.

Keywords: traffic safety; international railway transport; certification.

Формирование единой железнодорожной сети стран Европейского Союза (далее — ЕС) начала 1990-х гг. столкнулось с рядом проблем в области безопасности, это было связано с разрозненностью подходов к решению схожих задач:

- каждое государство имело свою, несовместимую с другими государствами систему управления движением поездов;
- выдача сертификатов безопасности в каждой из стран регламентировалась своими требованиями;
- государства имели свои правила эксплуатации железных дорог, зачастую противоречащие друг другу;
- использовались пять различных систем тягового снабжения, восемь

различных систем радиосвязи;

- разные языки в разных европейских государствах.

Несмотря на то что самые крупные железнодорожные аварии в ЕС 1990-х гг.¹ напрямую не были связаны именно с описанными выше проблемами, однако сами эти проблемы и их последствия (задержка железнодорожных составов на границах, значительные расходы и вызванные ими высокие цены на перевозки) делали железнодорожные перевозки не конкурентоспособными по сравнению с автоперевозками в рамках европейских стран.

Решением накопившихся проблем являлось появление единой системы для всех стран-участниц. Создание такой системы должно было обеспечить безопасность движения для всех участников при внутриевропейских перевозках. Для этой цели были сформированы составляющие новой системы:

- органы, отвечающие за проектирование безопасности;
- органы способные регулировать и давать консультации по вопросам безопасности;
- единая нормативно-правовая база безопасности.

Органы, отвечающие за проектирование безопасности — это:

— Европейский комитет по стандартизации в области электроники (*CENELEC*);

— Европейский институт железнодорожных исследований (*ERRI*);

а также другие ассоциации производителей, пользователей железнодорожных технологий и крупные компании.

Органы, способные регулировать и давать консультации по вопросам безопасности:

— Европейская комиссия;

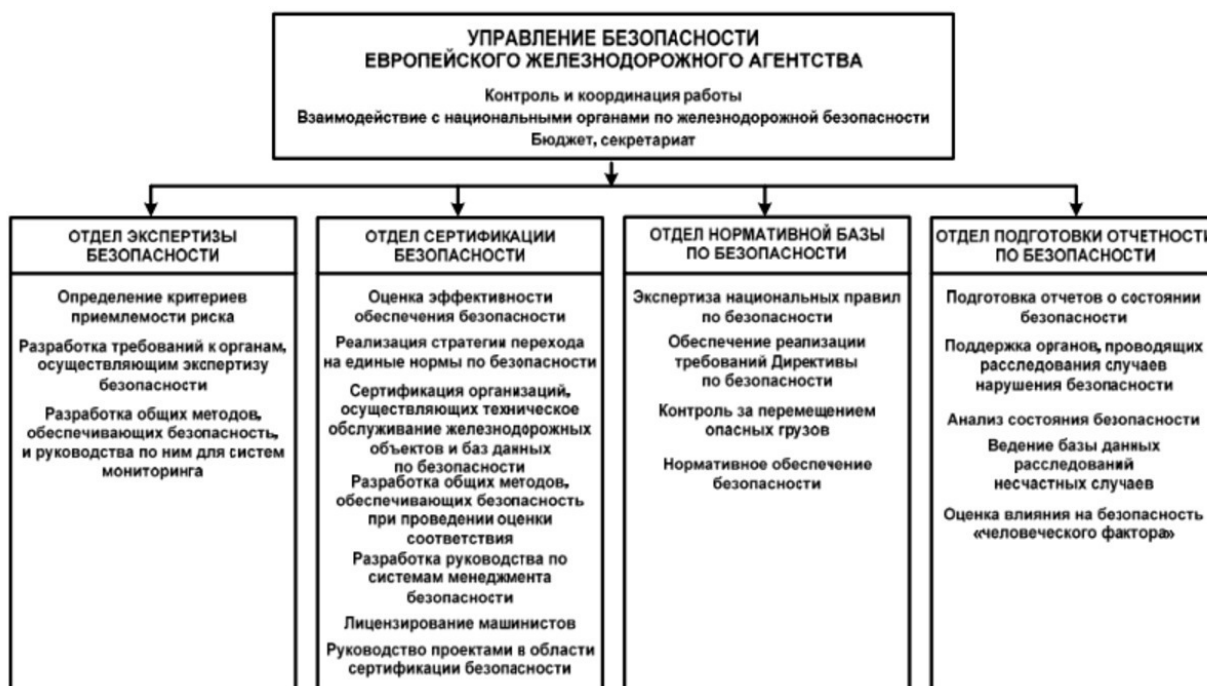
— Европейское железнодорожное агентство (*ERA*).

Единая нормативно-правовая база безопасности в области железнодорожных перевозок в рамках ЕС — это Директива Европейского парламента и Совета ЕС 2004/49/ЕС «О безопасности железных дорог Сообщества», которая предусматривает: единые правила безопасности, основывающиеся на общих для стран участниц правилах; общие нормы в области сертификации и разрешений по допуску к работе сотрудников, нормы труда и отдыха; правила и порядок расследования происшествий в области безопасности; правила предоставления отчетности.

Вопрос общих норм сертификации в области безопасности важен тем, что внедрение этих норм в конкретных железнодорожных организациях и

¹ 19 сентября 1997 г. — в черте Лондона на станции Соутолл скоростной пассажирский поезд протаранил грузовой. В результате 7 человек погибли, 137 были госпитализированы. 3 июня 1998 г. — крушение высокоскоростного поезда ICE под Эшеде, в результате которого погиб 101 человек, 88 были ранены. 5 октября 1999 г. — в черте Лондона неподалеку от станции Паддингтон лоб в лоб столкнулись два дизель-поезда. В результате 31 человек погиб, 227 были госпитализированы.

предприятиях любой из стран будет означать, что установленные нормы будут применимы на всей территории ЕС и что они будут соответствовать общим нормам безопасности для всех стран участниц, а значит соответствовать общенациональным правилам.



Положения Директивы распространяют свое действие на все железнодорожные компании, а также на владельцев вагонов.

Чтобы на законных основаниях оказывать железнодорожные услуги на путях общего пользования, компания-оператор должна пройти сертификацию и получить лицензию. Лицензирование и сертификация осуществляют либо департаменты железнодорожного транспорта в министерствах стран-участниц, либо специальные ведомства региональных или федеральных органов власти. Такая лицензия подтверждает уровень надежности компании-оператора, сообщает информацию о профессионализме, финансовой стабильности, выполнении страховых обязательств, а также выполнении норм безопасности.

При отсутствии сертификата безопасности железнодорожные компании лишаются возможности получить лицензию на железнодорожные перевозки и, как следствие, не могут осуществлять перевозки по путям общего пользования. К примеру, в Германии сертификат безопасности выдается Федеральным железнодорожным агентством ФРГ после подачи соответствующего заявления от железнодорожной компании. ФРГ в данном случае является специализированным государственным органом. Действие сертификата безопасности распространяется либо на общие железнодорожные сети (пути общего пользования), либо на отдельные железнодорожные ветки частных организаций (пути необщего пользования).

Для получения сертификата безопасности компания-оператор должна

доказать, что ее внутренние структурные документы, функциональные и технические возможности, а также уровень квалификации сотрудников позволяют соблюсти действующие европейские положения в области безопасности. Аналогичные требования соответствия правил безопасности предъявляются к лицам, управляющим железнодорожными локомотивами, и обслуживающим бригадам. Обязательную сертификацию проходит и сам подвижной состав, принадлежащий железнодорожным компаниям.

Ответственность за соблюдение норм безопасности несет сама железнодорожная компания. Подвижной состав проходит регулярный контроль и освидетельствование, осуществляемое надзирающим органом, который первоначально принимал и проверял этот состав на предмет соответствия правил эксплуатационной безопасности железных дорог. Прохождение регулярного контроля подтверждается документально и отражается в выдаваемых свидетельствах.

При проверке норм безопасности для допуска подвижного состава на пути общего пользования важным элементом является техническая совместимость инфраструктуры железнодорожного пути с железнодорожным подвижным составом. После создания единой европейской железнодорожной сети вопросы технической совместимости, т.е. способности железнодорожного подвижного состава (вагонов, локомотивов) к взаимодействию друг с другом и с инфраструктурой (железнодорожными путями), значительно возросли.

Развитие рынка железнодорожных перевозок, появление новых компаний-операторов с привлеченным либо собственным парком вагонов, увеличение конкуренции в области железнодорожной перевозки, — все это приводит к появлению технически более «продвинутого» подвижного состава — скоростные поезда, вагоны с увеличенной нагрузкой на ось, более широкие вагоны и т.д. Важным элементом развития железнодорожных перевозок в техническом плане является внедрение новых технологий, это связано и с системой управления, и с телекоммуникационной связью, что в свою очередь требует приведения к единым стандартам парка вагонов и локомотивов. Железнодорожные компании могут испытывать затруднения с возможностью выхода их парка на сети общего доступа, если вагоны и локомотивы конструктивно или технически не соответствуют железнодорожной инфраструктуре. Однако надзор в данной сфере со стороны контролирующих органов и недопуск технически несовместимого подвижного состава на пути общего пользования является важным элементом правового регулирования в области безопасности.

Правовое регулирование обеспечения безопасности в странах ЕС подразумевает, что весь допущенный к эксплуатации подвижной состав, а также допущенные к работе железнодорожные организации отвечают внутриевропейским требованиям безопасности, имеют необходимые разрешения и сертификаты соответствия и вправе оказывать железнодорожные услуги в области перевозки.

Несмотря на регулярное усиление мер безопасности в области железнодорожного транспорта на территории ЕС, железнодорожные аварии, к сожалению, происходят до сих пор. Вместе с тем европейские меры безопасности в настоящее время демонстрируют высокий уровень, что заставляет мировое железнодорожное сообщество изучать существующие европейские нормы безопасности, перенимать опыт реформ и адаптировать их результаты в других странах.