



**Кузнецов Михаил Петрович**

**Kuznetsov Mikhail Petrovich**

заместитель начальника управления по надзору за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере Генеральной прокуратуры Российской Федерации, кандидат юридических наук, советник юстиции

**Deputy Head of the Department for Supervision of the Enforcement of Laws on Transport and in the Customs Sphere of the Prosecutor General's Office of the Russian Federation**

УДК 347 (075)

**О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОЗДУШНОГО И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**  
**ABOUT SOME PROBLEMS OF LEGAL REGULATION IN THE FIELD OF RAILWAY, AIR AND WATER TRANSPORT**

**Ключевые слова:** правовое регулирование транспортной безопасности, транспортная безопасность, деятельность железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

**Keywords:** legal regulation of transport security, transport security, railway, air and water transport activities.

В статье предпринят анализ практики прокурорского надзора по таким актуальным, требующим скорейшего решения вопросам, как отсутствие подзаконных нормативных актов, принятие которых предусмотрено Воздушным кодексом Российской Федерации; вопросы подготовки пилотов коммерческой авиации; дополнительное правовое регулирование вопросов безопасности функционирования железнодорожного транспорта; профилактика предупреждения и пресечения фактов «зацепинга», наиболее распространенного в Московском регионе, что обусловлено высокой численностью населения, значительным пассажиропотоком, интенсивностью движения поездов; вопросы экологической безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры. Сформулированные в настоящей статье предложения могут быть использованы в целях совершенствования правового регулирования в сфере деятельности железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

The article analyzes the practice of prosecutor's supervision on such urgent issues that require a speedy solution as: the absence of subordinate regulations, the adoption of which is provided for by the Air Code of the Russian Federation; issues of training commercial aviation pilots; additional legal regulation of the safety of railway transport; prevention of prevention and suppression of the facts of «snagging», the most common in the Moscow region, due to the high population, significant passenger traffic, the intensity of train traffic; issues of environmental safety during the operation of transport infrastructure facilities. The proposals formulated in this article can be used to improve the legal regulation in the field of railway, air and water transport.

В условиях пандемии коронавирусной инфекции транспортными прокурорами усилен надзор за соблюдением предприятиями транспорта санитарных требований, а также принятием необходимых мер, направленных на сохранение здоровья пассажиров.

Наряду с реализацией надзорных полномочий, направленных на пресечение выявленных нарушений, особое внимание обращается на проблемы правового регулирования наиболее значимых сфер общественных отношений.

Анализ практики прокурорского надзора позволил выявить следующие актуальные вопросы, требующие скорейшего решения.

**Первое. Отсутствие подзаконных нормативных актов, принятие которых предусмотрено Воздушным кодексом Российской Федерации.**

Так, до настоящего времени не разработан ряд авиационных правил, в том числе не определены порядок сертификации радиотехнического, светосигнального оборудования и оборудования авиационной электросвязи, состав и регламент предоставления информации о состоянии и об эксплуатации авиатехники. Не установлены процедуры аккредитации органов по сертификации, одобрения деятельности линейных станций по техническому обслуживанию воздушных судов иностранной регистрации. Отсутствуют правила выполнения отдельных видов авиаработ. В связи с отменой ранее действовавших актов остается без правового регулирования порядок орнитологического обеспечения полетов.

**Второе. Особого внимания, на наш взгляд, требуют вопросы подготовки пилотов коммерческой авиации.**

Так, в связи с непрохождением летной практики (150 часов для пилотов самолетов и 100 часов для пилотов вертолетов) с 2017 г. отдельные учебные заведения высшего и среднего специального образования допускают **нарушения сроков выпуска курсантов**. Число выпускников, которым после окончания срока учебы не выдавали дипломы в течение последних трех лет, составляло более 200 человек. Причинами сложившейся ситуации является **явно недостаточный уровень финансирования образовательных организаций**, не учитывающий отраслевую специфику, в том числе затраты на поддержание летной годности воздушных судов, обновление тренажерной базы, а также необходимость поддержания конкурентной заработной платы летно-инструкторского состава (при средней в отрасли зарплате инструктора в 350 тысяч рублей в месяц заработок преподавателя в вузе составляет 80–100 тыс. рублей). Более того, стоимость годового обучения одного курсанта в средних профессиональных военных учебных заведениях в 6 раз превышает аналогичные показатели в гражданских училищах.

**Третье. Нуждаются в дополнительном правовом регулировании вопросы безопасности функционирования железнодорожного транспорта.**

В связи с обрушением в июне 2020 года железнодорожного моста через реку Северная Кола в Кольском районе Мурманской области проанализировано состояние законности в сфере обеспечения безопасности эксплуатации искусственных сооружений железнодорожного транспорта.

Установлено, что в соответствии с пунктом 34 Приложения 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 21.12.2010 №286, владельцами инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования должны определяться виды, периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути и сооружений.

Результаты проведенных транспортными прокурорами проверок свидетельствуют о повсеместном игнорировании собственниками искусственных сооружений указанной категории требований законодательства о разработке таких правовых

актов, а при их принятии допускается установление чрезмерно длительных сроков периодичности проведения осмотров и проверок, что не обеспечивает своевременное обнаружение дефектов конструкций, принятие мер для предупреждения транспортных происшествий.

В этой связи полагаем о необходимости конкретизировать положения приказа Минтранса России от 21.12.2010 №286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» и детализации процедуры осуществления контроля за состоянием железнодорожных путей и сооружений. Полагаем, что делегированное в настоящее время владельцам инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования право самостоятельного определения вида, периодичности, порядка проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути и сооружений не обеспечивает своевременность принятия ими мер по предупреждению транспортных происшествий.

**Четвертое. Остро стоят вопросы профилактики предупреждения и пресечения фактов «зацепинга»,** наиболее распространенного в Московском регионе, что обусловлено высокой численностью населения, значительным пассажиропотоком, интенсивностью движения поездов.

Так, только на территории Центрального федерального округа за последние два года выявлено более 300 фактов «зацепинга», пострадало более 70 граждан.

Основными причинами травмирования несовершеннолетних являются личная неосторожность пострадавших, нарушение правил безопасности при нахождении на объектах железнодорожного транспорта, в зоне повышенной опасности.

С целью запрета распространения в сети Интернет информации, пропагандирующей деятельность несовершеннолетних «зацеперов», транспортными прокурорами активно реализуются полномочия по направлению в суды заявлений о блокировании соответствующей публикаций. Принимаются меры, направленные на профилактику травмирования граждан железнодорожным транспортом. Во взаимодействии с контролирующими и правоохранительными органами, железнодорожными админи-

страциями составляются и актуализируются «карты транспортных происшествий», которые используются для планирования и проведения проверок.

Вместе с этим рост числа пострадавших граждан свидетельствует о необходимости принятия дополнительных мер. Одним из возможных вариантов совершенствования нормативной базы в области профилактики «зацепинга» является закрепление обязанности обеспечения железнодорожного транспорта специальными средствами видеofиксации.

### **Пятое. Актуальны вопросы экологической безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры.**

В 2021 году после вмешательства Генеральной прокуратуры Российской Федерации введено понятие «закрытой перевалки угля» и вступила в силу Методика исчисления размера вреда, причиненного атмосферному воздуху как компоненту природной среды, утвержденная приказом Минприроды России от 28.01.2021 №59. В связи с этим в случае нарушения закона стивидорными компаниями контролирующими органами будет производиться расчет вреда и его последующее взыскание.

Вместе с тем прокурорами вскрываются факты ведения хозяйственной деятельности с нарушением требований документации, получившей положительное заключение государственной экологической экспертизы, невыполнения пылеподавляющих мероприятий, отсутствия пылеветрозащитных сооружений, несоблюдения правил охраны водных объектов, непроведения исследований содержания в атмосферном воздухе концентраций угольной пыли в рамках производственного экологического контроля.

Укреплению законности в данной сфере могло бы способствовать завершение процесса подготовки проектов федеральных законов, регулирующих вопросы расторжения договоров аренды объектов инфраструктуры морского порта в случае нарушения экологических требований, и ужесточения административной ответственности стивидоров.

Сформулированные в настоящей статье предложения могут быть использованы в целях совершенствования правового регулирования в сфере деятельности железнодорожного, воздушно-го и водного транспорта.