



Определить вину или назначить виновного?

Право отрицает невиновную ответственность, но практика в сфере транспортной безопасности это игнорирует



Семенов Сергей

Начальник ФБУ «Служба морской безопасности»

10 Июля 2020

22 июня в «АГ» был опубликован **отклик** руководителя арбитражной практики АБ г. Москвы «Халимон и Партнеры» Игоря Ершова на мою **заметку** от 27 мая «Привлечение юрлица к ответственности за нарушения, допущенные сотрудником общества-исполнителя. Насколько это отвечает общеправовым принципам?».

Выводы, к которым пришел автор отклика, удивляют. По моему мнению, в заметке для них не было оснований.

Поскольку нормативно-правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности является узкоспециализированной темой, считаю необходимым дополнительно пояснить свою позицию.

В частности, я рассматривал ситуацию, связанную с привлечением субъектом транспортной инфраструктуры (СТИ) стороннего подразделения транспортной безопасности (ПТБ) для обеспечения транспортной безопасности на основании договора. Дополнительно я это не оговаривал, так как в ранее опубликованном в «АГ» **материале** Игоря Ершова «Привлечение юрлица к административной ответственности» от 12 мая речь шла именно о ней.

Автор отклика пришел к выводу, что я предлагаю привлекать к ответственности в первую очередь ПТБ, фактически освобождая СТИ от ответственности.

Однако дословно мое предложение выглядит следующим образом: «Учитывая, что правовой статус ПТБ определен законодательством о транспортной безопасности, полагаю целесообразным внести в него изменения, позволяющие разграничить ответственность СТИ

На нашем сайте мы используем cookie для сбора информации технического характера. В частности, для персонализированной работы сайта мы обрабатываем IP-адрес региона вашего местоположения.

ОК

ответственности.



Читайте также

Эксперты «АГ» прокомментировали выводы КС РФ о связи вины юридического лица с виной его работников

Ранее Суд пришел к выводу, что административное правонарушение организации является умышленным только тогда, когда установлен умышленный характер действий работников этой организации, ответственных за исполнение нормативных требований

16 Апреля 2020

Как отмечено в заметке Игоря Ершова, «ответственность СТИ действительно должна быть абсолютной». То есть, на мой взгляд, автор, по сути, соглашается с тем, что ответственность СТИ наступает и должна наступать без вины. Однако принцип «абсолютной ответственности» официально в российском законодательстве не используется. Наоборот, в соответствии с ч. 1 ст. 1.5 КоАП РФ «лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина». В комментируемом Игорем Ершовым **Постановлении** (от 14 апреля 2020 г. № 17-П) Конституционный Суд РФ указал, что «в вопросе транспортной безопасности законодатель ввел именно такую дифференциацию административной ответственности, используя форму вины в качестве обязательного признака состава правонарушения».

Как видим, российское право отрицает невиновную ответственность, однако сложившаяся в сфере обеспечения транспортной безопасности административная и судебная практика этого «не замечает». Почему? Полагаю, потому что так проще – не надо собирать и анализировать факты, улики, нормативную правовую базу и т.д. Виновный известен заранее.

Причем в схожих правоотношениях практика складывается по-разному. Например, в сфере частной охранной деятельности речь об абсолютной административной или уголовной ответственности заказчика охранных услуг не ведется.

В качестве иллюстрации приведу **пример** трагического события в детском саду в г. Нарьян-Маре в ноябре 2019 г. Обвиняемым по данному уголовному делу **является** охранник дошкольного учреждения. Если следовать практике, сложившейся в области обеспечения транспортной безопасности, получается, что к уголовной ответственности надлежало привлечь директора детского сада? Еще раз подчеркиваю, что данный пример приведен исключительно для наглядности.

В отклике на мою заметку Игорь Ершов задал риторический вопрос: «если освободить СТИ от ответственности за неисполнение требований по обеспечению (соблюдению) транспортной

На нашем сайте мы используем cookie для сбора информации технического характера. В частности, для персонализированной работы сайта мы обрабатываем IP-адрес региона вашего местоположения.

ОК

оказываемых в морском порту и не связанных с осуществлением пассажирами и другими гражданами предпринимательской деятельности (утвержденными Постановлением Правительства РФ от 19 августа 2009 г. № 676, далее – Правила), в соответствии с которыми порт не предоставляет потребителю услугу по обеспечению транспортной безопасности.

Кроме того, порт как СТИ и потребители (пассажиры и посетители морского вокзала) не имеют между собой договорных отношений.

Несмотря на то что потребитель не заключает договор на оказание услуги по обеспечению транспортной безопасности с СТИ, правовой вакуум – когда ответственность перед потребителем никто не будет нести – не возникает. В частности, в п. 14 Правил определено, что «безопасность потребителей в период нахождения на морском терминале обеспечивается в соответствии с законодательством Российской Федерации». Данная норма налагает на СТИ обязанность обеспечить транспортную безопасность потребителей от акта незаконного вмешательства (далее – АНВ).



Читайте также

Пострадавшие от терактов имеют право на компенсацию не только от государства

Европейский Суд присудил 7000 евро пострадавшей от теракта в «Домодедово» в том числе в связи с тем, что не были удовлетворены ее гражданские иски к аэропорту

19 Октября 2017

Таким образом, обеспечение транспортной безопасности – это не услуга СТИ, а обязательное условие предоставления потребителю разрешенных ему видов услуг. Субъект гражданско-правовой ответственности четко определен, поэтому независимо от того, по чьей конкретно вине произошел АНВ, ответственность будет нести СТИ. В частности, аэропорт «Домодедово» после нескольких лет судебных разбирательств выплатил компенсации пострадавшим в ходе теракта на его территории.

Поэтому безотносительно к тому, кто привлечен к ответственности (СТИ или ПТБ), субъект гражданско-правовой ответственности перед потребителем определен. К данному подходу есть обоснованные претензии, но речь сейчас не об этом.

По мнению Игоря Ершова, координация в части транспортной безопасности со стороны СТИ должна быть такого уровня, чтобы исключить неисполнение требований по ее обеспечению (соблюдению). Полностью поддерживаю такой подход, но, к сожалению, в повседневной деятельности это практически неисполнимо. Самое «слабое звено», препятствующее этому, – человеческий фактор (работники СТИ и ПТБ). Наиболее серьезное проявление АНВ –

На нашем сайте мы используем cookie для сбора информации технического характера. В частности, для персонализированной работы сайта мы обрабатываем IP-адрес региона вашего местоположения.

ОК

виновного и пониманием, в чем заключается его вина.

Нормативно-правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности еще далеко от совершенства, в нем много коллизий и лакун, поэтому публичное обсуждение проблем способствует его совершенствованию.

В заключение хочу поблагодарить Игоря Ершова за то, что обратил внимание на вопросы нормативно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности и поднял их в среде профессиональных юристов. Нарушения в этой сфере в определенной степени латентны, и, как правило, тема находится в фокусе внимания лишь специалистов в области транспорта и транспортной безопасности. Видимо, по указанной причине, несмотря на то что транспортная безопасность как юридический институт существует больше 10 лет, юристов, специализирующихся в этом, крайне мало.

← [НАЗАД К СПИСКУ](#)

10 Июля 2020

Рассказать:



Другие мнения



Порошин Василий

Порочную практику применения норм УПК нужно менять

29 Сентября 2020



Денисов Вячеслав

«Банкротство» презумпции невиновности?

28 Сентября 2020



Семикина Елена

Эффективное взыскание убытков

23 Сентября 2020

На нашем сайте мы используем cookie для сбора информации технического характера. В частности, для персонализированной работы сайта мы обрабатываем IP-адрес региона вашего местоположения.

ОК



поволодский юрист

6 Споры о фактах в суде присяжных

22 Сентября 2020



Исаенко Владимир

6 Главный аргумент при оспаривании

22 Сентября 2020

© 2007—2017 «Новая адвокатская газета»

© 2017—2020 «Адвокатская газета»

Учредитель – Федеральная палата адвокатов Российской Федерации

Главный редактор – Мария Вениаминовна Петелина

Периодическое печатное издание «Новая адвокатская газета» зарегистрировано Роскомнадзором 13 апреля 2007 г., перерегистрировано Роскомнадзором под наименованием «Адвокатская газета» 23 ноября 2017 г., свидетельство ПИ № ФС77-71704.

Сетевое издание «Адвокатская газета» зарегистрировано Роскомнадзором 23 ноября 2017 г., свидетельство Эл № ФС77-71702.

Воспроизведение материалов полностью или частично без разрешения редакции запрещено. Мнение редакции может не совпадать с точкой зрения авторов. Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются.

Политика обработки персональных данных

Результаты проведения специальной оценки условий труда

Отдельные публикации могут содержать информацию, не предназначенную для пользователей до 18 лет.



Адрес и контакты редакции:

119002, г. Москва, пер. Сивцев Вражек, д. 43, +7 (495) 787-28-35, advgazeta@mail.ru

Разработка сайта — ART•PERFORMANCE

На нашем сайте мы используем cookie для сбора информации технического характера. В частности, для персонализированной работы сайта мы обрабатываем IP-адрес региона вашего местоположения.

ОК