

РОССИЙСКИЙ ОПЫТ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ЗАВОЗУ И РАСПРОСТРАНЕНИЮ ИНФЕКЦИОННЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

А. И. Землин

Российский университет транспорта (МИИТ), Минаевский пер., 2, Москва, Россия, 127055

В современных условиях практическая значимость системного осмысления и разрешения вопросов правового обеспечения противодействия завозу и распространению инфекционных заболеваний на транспорте явно превалирует над актуальностью научной проблемы, выступая, в то же время, фактором, детерминирующим потребность научной проработки проблемных вопросов, соотносимых с предметом исследования. Целью научного исследования является установление наиболее эффективных правовых средств, форм и методов воздействия на транспортные отношения в интересах обеспечения эффективного функционирования экономики и транспорта, хозяйственной деятельности в условиях экономической интеграции в контексте защиты национальных интересов. Автор с использованием инструментария системно-правового подхода осуществил критический анализ и верификацию опыта правового обеспечения противодействия завозу и распространению инфекционных заболеваний на транспорте, сопоставив полученные умозаключения с результатами сравнительно-правового анализа трудов зарубежных авторов. Такого рода подход, сочетающий возможности формально-юридического и сравнительно-правового анализа, позволил сформулировать выводы, представляющиеся, по мнению автора, вполне обоснованными и заслуживающими внимания.

Ключевые слова: транспортное право; противодействие распространению инфекционных заболеваний на транспорте; коронавирусная инфекция COVID-19.

В соответствии с Итоговым документом Восьмого форума регионов России и Белоруссии на тему «Научно-техническое сотрудничество России и Белоруссии в эпоху цифровизации», состоявшегося в период с 29 июня по 1 июля 2021 года, формирование единого научно-технологического, инновационного и образовательного пространства является базовым интеграционным институтом России и Белоруссии.

Хотелось бы отметить, что такого рода положение дел имеет прочную гносеологическую и историческую основу, поскольку формирование научных школ России и Белоруссии зиждется на прочном фундаменте общего научного знания, единой исследовательской методологии и парадигмы.

В ракурсе прагматики и онтологии очевидно, что проблемы правового обеспечения эффективного функционирования экономики и транспорта, хозяйственной деятельности в условиях экономической интеграции России и Белоруссии следует рассматривать именно в контексте защиты национальных интересов, как это нам предложено организаторами данного научного мероприятия. Конкретизируя проблему, хотелось бы отметить, что значимость решения указанной задачи для транспортно-правовой науки и образования очевидна и вполне осознана представителями научного сообщества братских государств.

В течение длительного времени преподаватели кафедры «Транспортное право» Юридического института РУТ взаимодействуют с представителями родственной научной школы образовательных организаций Республики Беларусь в интересах

обсуждения передового опыта использования научно-технологического потенциала в интересах инновационного развития экономики и транспорта, лучших практик и технологий в научной и образовательной сфере.

Руководящими документами для организации взаимодействия при этом для представителей научной школы «Транспортное право» являются, в том числе: Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г., утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2021 г. № 255-р; Приоритеты развития Российского университета транспорта (МИИТ) на 2017 – 2021 годы, утвержденные Министром транспорта Российской Федерации 3 июля 2017 г.; Стратегия продвижения ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)» в мировом научно-образовательном пространстве, его включения в глобальные рейтинги конкурентоспособности на период до 2030 года (от 4 мая 2018 г.); Программа сетевого взаимодействия вузов в целях обеспечения кадрами перспективных направлений транспортной отрасли на период 2019 – 2021 гг., утвержденная Министром транспорта Российской Федерации 23 июля 2019 г.; Программа развития ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» до 2030 г., утвержденная ученым советом РУТ (МИИТ) (протокол № 1 от 26 сентября 2019 г.); Стратегия развития Юридического института РУТ (МИИТ) на период до 2030 г.

Мы с удовлетворением отмечаем, что установлены контакты и осуществляется системное взаимодействие кафедры «Транспортное право» Юридического института РУТ с Белорусским государственным университетом (Международный научно-образовательный центр медиации, примирения и третейских процедур юридического факультета Белорусского государственного университета; кафедра финансового права и правового регулирования хозяйственной деятельности); Академией управления при Президенте Республики Беларусь (Институт управленческих кадров).

Нам представляется, что в условиях распространения пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 значение такого рода взаимодействия еще более возрастает, поскольку обмен опытом по проблемам правового обеспечения противодействия завозу и распространению инфекционных заболеваний на транспорте, осуществляемого в интересах эффективного функционирования экономики и транспорта, хозяйственной деятельности в условиях экономической интеграции России и Белоруссии, может иметь существенное позитивное значение для защиты национальных интересов как наших государств, так и Союзного государства в целом.

В связи с этим полагаем, что российский опыт правового сопровождения задач государственного управления транспортом противодействия, противостояния внезапно возникающим глобальным вызовам и угрозам коронавирусной инфекции COVID-19, может быть небезынтересен.

Нами уже отмечалось, что, как свидетельствуют результаты системно-правового анализа, минимизация интеграционных процессов стало наиболее распространенным способом предотвращения распространения завоза и противодействия коронавирусной инфекции COVID-19, предпринятым практически всеми правительствами (публичными администрациями) в ответ на угрозу распространения коронавируса. В частности, речь идет о закрытии государственных границ и прекращении экспорта медицинских и сопутствующих товаров, спрос на которые в условиях пандемии резко вырос (аппараты искусственной вентиляции легких, маски, защитные комплекты для врачей, жидкости для санитарной обработки и других) [8, р. 161].

Предпринятые ограничительные меры наиболее быстро и сильно отразились на тех отраслях, которые максимально связаны с глобализацией, обеспечивая интеграционные процессы, включая транспорт [7]. Уязвимость транспортного комплекса обусловлена его специфическими особенностями, такими как большая протяженность транспортных магистралей [10; 14, с. 18], наличие опасных объектов транспортной инфраструктуры, большой поток пассажиров и грузов и т. д. [9].

Одновременно пандемия коронавируса продемонстрировала всему миру низкую эффективность таких институтов глобального управления, как ВОЗ, Европейский союз и ряд других. При этом в наибольшей степени в условиях пандемии от недостатка медикаментов в самые критические моменты пострадали именно те государства, которые настолько интегрировались в глобальную экономику, что утратили контроль над производством необходимых отечественных медицинских товаров.

По официальным данным, представленным на совещании по вопросам развития транспортной отрасли России, проведенном в режиме видеоконференции 7 мая 2020 года, приведены следующие данные: в апреле 2020 года падение спроса на транспортные услуги в сфере пассажирских перевозок на всех видах транспорта составило 70–95 процентов; перевозка грузов автомобильным транспортом за март–апрель внутри страны уменьшилась на 29 процентов; грузооборот на внутреннем водном транспорте – на 14 процентов. Вред в области авиаперевозок, нанесенный пандемией, когда полеты пассажирской авиации практически были прекращены, очевиден. Наибольший ущерб в результате пандемии был нанесен российскому морскому и речному транспорту, деятельность которого характеризуется сезонным характер, связанным с особенностями навигации [3].

Нами отмечается, что оперативная работа органов управления транспортом России позволила минимизировать ущерб, который мог бы быть нанесен в результате распространения коронавирусной инфекции COVID-19[12].

Оперативному принятию мер, соответствующих уровню опасности распространения коронавирусной инфекции и степени угроз для безопасности на транспорте способствовало своевременное принятие организационно-распорядительных мер, в частности, создание временной Рабочей группы по выработке мер на транспорте по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории Российской Федерации (распоряжение Министерства транспорта РФ от 3 февраля 2020 г. № ЕД-29-р), организовавшей постоянное взаимодействие с Оперативным Штабом по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории Российской Федерации. В нее вошли представители профильных структурных подразделений министерства и подведомственных федеральных агентств и организаций. С 29 января на ежедневной основе организован сбор актуальной информации об эпидемиологической ситуации в пунктах пропуска через государственную границу, а с 3 февраля - на транспортных объектах внутри России. В связи с возрастающей угрозой в органах управления транспортом введен режим повышенной готовности, что в полной мере соответствовало требованиям законодательства. Например, в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта указанный режим был введен приказом Федерального агентства железнодорожного транспорта от 19 марта 2020 г. № 102, а в Федеральном агентстве морского и речного транспорта – приказом от 19 марта 2020 г. № 23. Одновременно были созданы оперативные штабы по предупреждению распространения коронавирусной инфекции (COVID-19) (см.: приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта от 19 марта 2020 г. № 103).

В период пандемии основной задачей Минтранса России стала выработка в условиях дефицита времени и последующая оперативная реализация организационно-технических и управленческих решений в целях обеспечения санитарно-эпидемиологической безопасности транспортного комплекса Российской Федерации [3; 13].

Уже на первом этапе этой работы оперативно были подготовлены совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти три распоряжения Правительства Российской Федерации по ограничениям пересечения границы:

- российско-китайской границы (№ 140-р от 30.01.2020);
- российско-монгольской границы (№ 154-р от 31.01.2020);
- воздушного транспорта на всей территории России (№ 194-р от 03.02.2020).

В развитие распоряжений Правительства Российской Федерации подготовлены и изданы необходимые приказы:

- введены ограничения на воздушные регулярные и чартерные перевозки с постепенным их сокращением;
- изданы два приказа Росжелдора об ограничении и прекращении железнодорожного пассажирского движения;
- издано распоряжение Росморречфлота и ФБУ «Администрация амурского бассейна внутренних водных путей» об ограничении движения судов амфибийного типа на воздушной подушке через Амур;
- ограничены автобусные пассажирские перевозки.

Анализ, осуществленный специалистами в области транспортного права, показал, что в дальнейшем деятельность по выработке и реализации управленческих проектов в целях обеспечения санитарно-эпидемиологической безопасности транспортного комплекса Российской Федерации в условиях угрозы распространения пандемии коронавирусной инфекции, осуществлялся не менее эффективно [13; 14].

Сравнительно-правовой анализ показывает, что в иностранных государствах противодействие распространению пандемии коронавирусной инфекции имело значительно более проблемный характер. Данное умозаключение подтверждается анализом публикаций целого ряда специалистов [2; 5; 6].

В частности, в целом ряде научных статей обращено особое внимание на проблемные аспекты организационного и технического характера, связанные с введением режима временного социального дистанцирования, требующие принятия оперативных административных мер [1; 4; 11].

В заключение хотелось бы отметить, что в современных условиях особое значение приобретает научное осмысление методов противостояния глобальным угрозам.

Представляется, что опыт однозначно свидетельствует о том, что единственным возможным вариантом предупреждения завоза с территории сопредельных государств и пресечения случаев распространения инфекции является установление ограничительных мер, предусматривающих, в том числе, запрет на передвижение пассажиров и грузов, что, в свою очередь, возможно исключительно посредством введения соответствующих правовых режимов.

Использование метода властных предписаний, сопровождаемого установлением мер административной ответственности за их несоблюдение, позволяет обеспечить надлежащий уровень дисциплины участников публичных правоотношений.

Библиографические ссылки

1. Alessio Tardivo, Armando Carrillo Zanuy, Celestino Sánchez Martín First (2021). COVID-19 Impact on Transport: A Paper from the Railways' Systems Research Perspective. European Rail Research Network of Excellence. Page: 3 URL: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0361198121990674>
2. Anne Choquet, AwaSam-Lefebvre (2021). Ports closed to cruise ships in the context of COVID-19: What choices are there for coastal states? *Annals of Tourism Research* Volume 86, January 2021, 103066. URL <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103066>
3. Chernogor N., Zemlin A., Kholikov I., Mamedova I. (2020) Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport // E3S Web of Conferences, Volume 203 05019, DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202020305019>
4. Cleopatra Doumbia-Henry (2021). Shipping and COVID-19: protecting seafarers as front-line workers. *WMU Journal of Maritime Affairs*. <https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-020-00217-9>
5. Dissakoon Chonsalasin, Sajjakaj Jomnonkwao, Vatanavongs Ratanavaraha (2020). Measurement model of passengers' expectations of airport service quality // International Journal of Transportation Science and Technology / November 2020. P. 1-11. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2046043020300721>
6. Juliane Anke, Angela Francke, Lisa-Marie Schaefer, Tibor Petzoldt (2021). "Impact of SARS-CoV-2 on the mobility behaviour in Germany", European Transport Research Review, doi: <https://etr.springeropen.com/articles/10.1186/s12544-021-00469-3>.
7. Konstantinos Gkiotsalitis (2020). Public transport planning adaption under the COVID-19 pandemic crisis: literature review of research needs and directions. 09 Dec 2020. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1857886>
8. Melkov S., Kholikov I. (2020) Economic and legal components of the life safety of the population in the context of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases. GosReg, Volume 3 (33), pp.159-172.
9. Zemlin A., Kholikov I., Mamedova I., Zemlina O. (2021) *Problems of Ensuring Security of Transport Infrastructure Facilities*. // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science: International science and technology conference "Earth science" – Vladivostok, Russian
10. Zemlin A., Klyonov M., Kholikov I. (2020) Organizational-Legal Problems of Prevention of Import and Spread of Mass Infectious Diseases on Transport (on the example of coronavirus infection COVID-19). Moscow, Russia: RUSCIENCE
11. Zhou Shuduo, Han Lu, Liu Peilong, Zheng Zhi-Jie (2020). Global health governance for travel health: lessons learned from the coronavirus disease 2019 (COVID-19) outbreaks in large cruise ships. *Global Health Journal*. Volume 4, Issue 4, December 2020, Pages 133-138. <https://doi.org/10.1016/j.glohj.2020.11.006>
12. Землин А. И. Актуальные вопросы защиты прав и законных интересов участников транспортных правоотношений в условиях пандемии COVID-19 / Роль и значение права в условиях пандемии : монография / под общ. ред. В.В. Блажеева, М., 2021
13. Землин А. И., Клёнов М.В., Холиков И.В.. Организационно-правовые проблемы предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19) : монография. М.: РУСАЙНС, 2020.
14. Землин А.И. Некоторые аспекты обеспечения безопасности на транспорте в условиях распространения инфекционных заболеваний (на примере инфекции COVID-19 // Военное право. 2020. № 6 (64). С. 15-29.