

Достоинство личности и вагонзаки: условия перевозки заключённых в русской литературе и в позициях Европейского Суда по правам человека

Тигран Оганесян*

Настоящая статья посвящена анализу условий перевозки заключённых, описанных в художественной литературе и в пилотном постановлении ЕСПЧ по делу *Томов и другие против России*. Статья содержит воспоминания и очерки ряда писателей об условиях этапирования в так называемых столыпинских вагонах. В ходе сравнительного анализа автор подчёркивает, что описания вагонзаков в литературе и постановлениях ЕСПЧ мало чем различаются, поскольку столыпинские вагоны до сих пор не приспособлены для перевозки заключённых в надлежащих условиях. В этой связи выявленная структурная проблема требует не только пересмотра внутрисударственных стандартов, но и замены вагонного парка новыми вагонами, которые должны отвечать европейским стандартам. Автором исследуется вопрос терминологии, используемой в российском законодательстве и в упомянутом пилотном постановлении Европейского Суда для обозначения перевозки заключённых. Проводится анализ прецедентной практики ЕСПЧ, связанной с условиями перевозки заключённых в контексте статьи 3 Конвенции, а также самой структурной проблемы. Анализируются недостатки российского законодательства и внутрисударственных средств правовой защиты, выявленные ЕСПЧ в указанном пилотном постановлении, и связанные с ними перспективы изменений условий перевозки заключённых. Отдельно автор обращает внимание на то, что в настоящее время у женщин-заключённых больше шансов подвергнуться длительному этапированию в исправительные колонии, поскольку пенитенциарных учреждений в России, в которых предусмотрено размещение женщин, существенно меньше. В качестве главного предложения по внесению изменений в законодательство относительно условий перевозки заключённых автор предлагает дополнить статью 227.1 Кодекса административного судопроизводства РФ положением, предусматривающим выплату компенсации, в том числе за ненадлежащие условия перевозки. В заключительной части статьи отмечается, что благодаря указанным общим мерам в пилотном постановлении по делу Томова российским властям необходимо избавиться от наследия советского прошлого, связанного с инфраструктурой и обветшалым транспортом для перевозки заключённых, но самое главное — сделать так, чтобы отношение к заключённым стало более гуманным.

→ *Европейский Суд по правам человека; процедура пилотного постановления; условия транспортировки; бесчеловечное и унижающее достоинство обращение; структурная проблема; меры общего характера; эффективное средство правовой защиты; столыпинский вагон*

DOI: 10.21128/2226-2059-2020-3-80-97

1. Введение

Идея провести сравнительный анализ описаний условий перевозки заключённых, содержащихся в очерках, мемуарах и романах рус-

ских писателей и в постановлении Европейского Суда по правам человека (далее — Европейский Суд, ЕСПЧ) по делу *Томов и другие против России*¹ (далее — дело Томова), возникла после анализа рассматриваемого пилотного постановления и осознания того, что условия перевозки заключённых в России за последние десятилетия не претер-

* *Оганесян Тигран Давидович* — кандидат юридических наук, научный сотрудник отдела зарубежного конституционного, административного, уголовного законодательства и международного права Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, Москва, Россия (e-mail: t.oganesian@mail.ru).

¹ ECtHR. *Tomov and Others v. Russia*. Applications nos. 18255/10 and 5 others. Judgment of 9 April 2019.

пели коренных изменений. В большинстве случаев они являются бесчеловечными и унижающими достоинство заключённых в соответствии со статьёй 3 Конвенции о защите прав человека и основных свобод (*далее* — Конвенция). Для советской, а теперь и для российской пенитенциарной системы гуманное отношение к заключённому носит в большинстве случаев декларативный характер. Пенитенциарная система продолжает видеть в российском заключённом человека, «обречённого на муки», условия содержания и перевозки которого воспринимаются как естественные условия для подобной категории людей. Российские власти со времён постановления ЕСПЧ по делу *Калашников против России*² если и начали улучшать условия заключённых и принимать в этом отношении соответствующие меры, то это коснулось преимущественно условий содержания под стражей, а условиям транспортировки стали уделять внимание под усиленным контролем Комитета министров Совета Европы лишь после вынесения в 2019 году пилотного постановления по делу Томова. Примечательно, что и сам Европейский Суд в первую очередь обратил внимание именно на условия содержания российских заключённых, ориентируясь на количество подаваемых жалоб. После пилотного постановления по делу *Ананьев и другие против России* в ЕСПЧ стало поступать с каждым годом всё больше жалоб из России со ссылкой на статью 3 Конвенции, которые были связаны с ненадлежащими условиями перевозки заключённых. Возможно, поняв, что структурные проблемы в виде ненадлежащих условий содержания под стражей и условий перевозки заключённых являются взаимосвязанными, Европейский Суд, не дожидаясь окончательного выполнения российскими властями общих требований по делу Ананьева, в 2019 году принял очередное пилотное постановление по делу Томова. Не вызывает сомнений, что эти две проблемы взаимосвязаны, входят в число «хронических болезней» российской пенитенциарной системы и служат причиной подачи в ЕСПЧ ежегодно десятков тысяч жалоб. Так, по состоянию на 2020 год на рассмотрении ЕСПЧ находится 15 037 жалоб, поданных против

России (25 % от общего числа жалоб), из которых 3 544 жалоб связаны с условиями содержания в исправительных учреждениях, 1 468 жалоб связаны с условиями содержания в СИЗО, а 1 384 жалоб акцентируют внимание на ненадлежащие условия перевозки заключённых³. Таким образом, последняя категория жалоб является весьма «перспективной» в том смысле, что с каждым годом подаётся всё больше жалоб на условия перевозки от российских заключённых, и эту категорию по количеству поданных заявлений уже можно сравнить с жалобами на условия содержания под стражей в СИЗО.

Во время поиска художественной литературы по выбранной теме было выявлено, что большинство русских классиков (Л. Н. Толстой, Ф. М. Достоевский, А. П. Чехов) уделяли внимание не условиям транспортировки, а условиям содержания каторжников. Те условия этапирования заключённых, которые описаны в литературе, нашли отражение преимущественно в прозе, и при этом, как это нередко бывает, писатели познали условия перевозки на себе. А. Лишенков, чья книга посвящена этапу, символом которого стал столыпинский вагон, отмечает, что обнаружил странную вещь: в необъятной российской тюремной, каторжной и лагерной литературе всех времён этапированию заключённых уделено «ничтожно малое место». В качестве примера приводится тот факт, что в трёхсотстраничном романе Достоевского «Записки из Мёртвого дома» этапу посвящены всего лишь три страницы. Это можно объяснить тем, что многие авторы придерживались следующей мысли: «К чему тратить бумагу на то, что всем известно?»⁴

Действительно, если обращаться к русской классической литературе, то описанию условий перевозки заключённых уделено небольшое внимание. Однако можно обнаружить достаточное количество книг, изданных бывшими жертвами репрессий XX века и узниками ГУЛАГа. Во время моих поисков соответствующей литературы в музее истории ГУЛАГа сотрудники музея предоставили мне список из более чем тридцати книг, в которых содержались описания условий перевозки.

² ECtHR. *Kalashnikov v. Russia*. Application no. 47095/99. Judgment of 15 July 2002.

³ Официальная статистика ЕСПЧ. URL: <https://www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=reports&c=> (дата обращения: 06.09.2020).

⁴ *Лишенков А.* Столыпинский вагон. СПб.: Крылов, 2003. С. 8.

Большая часть данных книг содержала воспоминания заключённых, испытавших бесчеловечность условий перевозки непосредственно на самих себе.

В этой связи уместно обратиться также к мемуарам, очеркам и романам других авторов, чьи произведения уже нельзя причислить к художественной литературе, но которые особенно ценны для изучения условий перевозки заключённых в разные исторические периоды. Не случайно настоящая статья содержит цитаты из воспоминаний Евгения Гинзбург, Александра Солженицына, Игоря Губермана и многих других писателей. Поэтому под «литературой» в названии данной статьи подразумеваются в целом изданные книги, в которых описаны условия транспортировки заключённых. Интересным фактом является то, что многие писатели на себе испытали бесчеловечность и унижительность условий транспортировки.

В этой связи хотелось бы выразить благодарность работникам библиотеки Музея истории ГУЛАГа, которые откликнулись на мою просьбу помочь с поиском соответствующей литературы в непростое время пандемии. Необходимо также отметить доклады российских и международных правозащитных организаций, в которых содержатся описания условий перевозки заключённых.

2. Проблема ненадлежащих условий транспортировки заключённых

Проблема ненадлежащих условий транспортировки заключённых связана с базовой ценностью защиты достоинства и абсолютным запретом бесчеловечного или унижающего достоинство обращения. Европейская Конвенция о защите прав человека и основных свобод и Международный пакт о гражданских и политических правах запрещают пытки и жестокое, бесчеловечное или унижающее достоинство обращение или наказание. Минимальные стандартные правила обращения с заключёнными (Правила Нельсона Манделлы) также запрещают перевозку заключённых в ненадлежащих условиях.

Общие принципы, касающиеся абсолютного запрета бесчеловечного и унижающего достоинство обращения в контексте ненадлежащих условий перевозки заключённых, закреплены в практиках различных междуна-

родных органов. Суть данных принципов сводится к тому, что государства должны обеспечить транспортировку заключённого в условиях, которые совместимы с уважением его человеческого достоинства, а способ и метод исполнения этой меры не должны подвергать его страданиям и трудностям, превышающим неизбежный уровень, присущий перевозке.

Особое внимание данной проблеме уделяют Комитет ООН по правам человека и Европейский комитет по предупреждению пыток и бесчеловечного или унижающего достоинство обращения или наказания (*далее* — ЕКПП), которые в различные периоды устанавливали, что условия перевозки заключённых в России не соответствуют стандартам, установленным во Франции, Великобритании, Венгрии, Литве, Украине, Польше, Испании и других государствах. Комитет ООН по насильственным исчезновениям в ряде дел также подчёркивал особую важность устранения ненадлежащих условий перевозки заключённых, отмечая важность информирования родственников заключённого о его местонахождении в период этапирования, признавая, по сути, насильственным исчезновением. Так, в деле *Ируста против Аргентины* Комитет пришёл к выводу, что заявитель был подвергнут насильственному исчезновению, поскольку аргентинские власти, несмотря на неоднократные просьбы, не предоставили его семье никакой информации о его местонахождении в течение примерно семи дней, когда его транспортировали из тюрьмы в Кордове в тюрьму провинции Санта-Фе⁵.

Ненадлежащие условия перевозки заключённых могут являться бесчеловечным или унижающим достоинство обращением в зависимости от степени описываемых конвенционными нормами страданий или унижений в контексте статьи 3 Конвенции. Исследуя условия этапирования заключённых, Европейский Суд очень часто обращается к выводам, изложенным в соответствующих заключениях ЕКПП, Комитета ООН по правам человека, а также к выводам, которые содержатся в докладах международных организа-

⁵ См.: Пресс-релиз Комитета ООН по насильственным исчезновениям в отношении его решения, принятого по существу первого полученного им индивидуального сообщения (№ 1/2013, «Ируста против Аргентины»). URL: <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=18494%20&LangID=E> (дата обращения: 06.09.2020).

ций. Следует признать, что международные органы периодически обновляют и детализируют стандарты условий перевозки заключённых. Например, в июне 2018 года ЕКПП опубликовал Сборник практики по транспортировке заключённых, в котором представил основные стандарты их транспортировки⁶.

Одним из аспектов проблемы ненадлежащей транспортировки подозреваемых является также перевозка их из следственного изолятора в места проведения заседания суда. Данная проблема была детально проанализирована Европейским Судом в постановлении по делу *Мария Алёхина и другие против России*⁷, в котором было установлено нарушение статьи 3 Конвенции в связи с тем, что заявители перевозились в переполненных автозаках без вентиляции. Кроме того, учитывая обширность российской сети исправительных учреждений, в рамках которой заключённых часто перевозят на большие расстояния, проблема ненадлежащих условий транспортировки затрагивает права большого количества заключённых.

3. «Этап» и иные термины для обозначения перевозки заключённых

В художественной литературе при обозначении транспортировки ссыльных или каторжников чаще всего используется французское слово *étape* (переход). На законодательном уровне данное понятие применительно к перевозкам заключённых было использовано в 1817 году, когда указ Александра I стал первым отдельным актом, устанавливающим правила перевозки арестантов⁸. В указе «Высочайше утверждённое назначение этапов для препровождения арестантов по тракту от Москвы, чрез Казань и Пермь, по Тобольской губернии» были детально указаны маршрут этапирования арестантов, места их ночлегов и растахов (дневного отдыха). Упомянутый

указ примечателен тем, что содержит подробное описание «бремени» арестанта в период перевозки. Например, в нём указано число вёрст, которое должны пройти за день ссыльные (от 15 до 30). Позже, в 1822 году, в России были приняты «Устав о ссыльных» и «Устав об этапах в сибирских губерниях», посвящённые общим вопросам условий содержания этапных команд и порядка движения партий. «Устав об этапах в сибирских губерниях» 1822 года регламентировал состав этапных команд, порядок отправления, движения (§ 6). Примечательно, что весь путь по дорогам Сибири (от Пермской губернии до Иркутска) был разбит на этапы: 40 этапов на территории Западной Сибири, 21 — на территории Восточной Сибири⁹.

В этой связи возникает закономерный вопрос: почему так исторически сложилось, что большинство заключённых направляются отбывать наказание на север и восток России? Американский исследователь Энн Эпплбаум в своей книге «ГУЛАГ» объясняет это тем, что заключённых и ссыльных в России использовали для решения проблемы малонаселённости востока и севера страны, а также добычи на этой территории природных ресурсов¹⁰. Позже отправка каторжников на дальние расстояния для отбывания наказания приобрела большую популярность, и с 1824 по 1889 год в Сибирь было транспортировано около 720 000 заключённых¹¹. Пересекая Сибирь по пути на Сахалин, А. П. Чехов неоднократно встречался с такими заключёнными. Описания этих встреч и условий содержания заключённых вошли в его книгу «Остров Сахалин».

Однако вернёмся к заимствованному из французского языка слову *étape*. Следует отметить, что первоначально оно использовалось в русском языке в том значении, в котором оно и употреблялось французами: стадия какого-либо процесса. Но со временем данный термин приобрёл, если можно так выразиться, уголовный характер и стал использоваться в отношении принудительной транс-

⁶ European Committee for the Prevention of Torture and Inhuman or Degrading Treatment or Punishment (CPT). Factsheet. June 2018. Document CPT/Inf(2018)24. URL: <https://rm.coe.int/16808b631d> (дата обращения: 06.09.2020).

⁷ ECHR. *Mariya Alekhina and Others v. Russia*. Application no. 38004/12. Judgment of 17 July 2008.

⁸ См.: Высочайше утверждённое назначение этапов для препровождения арестантов по тракту от Москвы, чрез Казань и Пермь, по Тобольской губернии от 21 августа (по старому стилю) 1817 года.

⁹ См.: Степанова (Шенмайер) Н. Г. Правовые основы управления каторгой в Сибири в начале XIX в. // Вестник Иркутского государственного технического университета. 2011. № 6 (53). С. 248–256, 251.

¹⁰ См.: Эпплбаум Э. ГУЛАГ / пер. с англ. Л. Мотылева. М.: АСТ, 2015. С. 27.

¹¹ См.: Там же. С. 28.

портировки заключённых (осуждённых и/или подследственных) или ссыльных¹².

В постановлении по делу Томова Европейский Суд употребляет такие общие понятия, как транспортировка (англ.: *transporting*), транспортирование (англ.: *transportation*), конвоирование (англ.: *conveyances*), перевозка (англ.: *transfer*). Справедливости ради нужно отметить, что в литературе также чаще всего употребляется понятие «конвоирование». Отличие между конвоированием и этапированием заключается в том, что, если подозреваемый, обвиняемый, осуждённый перемещается по установленному соответствующим перечнем плановому маршруту, это будет называться «этапирование», все же остальные случаи перемещения обозначаются термином «конвоирование»¹³. Если обратиться к Уголовно-исполнительному кодексу РФ (*далее* — УИК РФ), то можно увидеть, что в нём не содержится ни одного упоминания слов «конвоирование», «этапирование», а употребляется «перемещение осуждённых к лишению свободы под конвоем» (статья 76 УИК РФ), а в самом названии статьи 96 УИК РФ употребляется ещё одна дефиниция — «передвижение осуждённых к лишению свободы без конвоя»¹⁴. Таким образом, в УИК РФ, по сути, употребляется два общих и собирательных термина: «перемещение» и «передвижение».

4. Столыпинские вагоны

В прецедентной практике Европейского Суда есть обозначения, которые появились в ре-

зультате рассмотрения огромного количества однотипных дел, например такое понятие, как *SIZO* (СИЗО), которое стало обозначаться юристами и судьями ЕСПЧ в текстах постановлений и решений без перевода и расшифровки. Ещё одним таким примечательным обозначением является *stolypin carriage* (стольпинский вагон). Исклчением не является и постановление по делу Томова, в котором Европейский Суд называет вагон «стольпинским»: «...в “стольпинах” нет окон, как и в тюремных фургонах, и заключённым не разрешается иметь с собой часы»¹⁵.

В настоящее время выделяют несколько видов этапирования заключённых: автомобильный (автозак), железнодорожный (вагонзак или стольпинский вагон) и авиационный (редко используется по причине дороговизны, когда иной способ не возможен, например — из Красноярска в Норильск). Наиболее популярным видом этапирования заключённого в настоящее время является железнодорожная перевозка в так называемых вагонзаксах.

При сравнении условий перевозки тех же декабристов, которые томилась за счастье народа «во глубине сибирских руд», и на основе официальных документов и их воспоминаний можно сделать выводы, что условия перевозки декабристов были намного гуманнее, чем условия перевозки в стольпинском вагоне.

Стандартный вагонзак для перевозки осуждённых, служивший в первую очередь для доставки из СИЗО в исправительные колонии, получил среди самих заключённых название «стольпинский вагон». Вот как писатель И. Губерман высказывается о стольпинском вагоне: «...бедный, бедный Столыпин — мало, что его убил в театре запутавшийся еврей, ещё имя его оказалось так идиотски увековечено этими вагонами, не имеющими к нему никакого отношения»¹⁶. В советское время вагоны для перевозки заключённых стали называть стольпинскими, несмотря на то что настоящие стольпинские вагоны не имели никакого отношения к перевозке заключённых. Александр Солженицын в романе «Архипелаг Гулаг» писал о стольпинском вагоне: «Черезо что же возить их? На чём? ...Есть для этого стальные закрытые кораб-

¹² В «Толковом словаре живого великорусского языка» В. И. Даля указано, что этап — это острог на перепутье и ночлег арестантов, где их принимает свежий конвой. URL: <https://dal.slovarononline.com/search?s=%D1%8D%D1%82%D0%B0%D0%BF> (дата обращения: 06.09.2020).

¹³ Согласно Положению о следственном изоляторе уголовно-исполнительной системы Министерства юстиции Российской Федерации, утверждённому приказом Министерства юстиции Российской Федерации от 25 января 1999 года № 20: «3.8. Осуществляет конвоирование подозреваемых и обвиняемых внутри следственного изолятора, при выводе осуждённых на хозяйственные работы за пределы следственного изолятора, при доставке лиц, бежавших из-под охраны, в помещении лиц, содержащихся в следственном изоляторе, в медицинское учреждение и при доставке на железнодорожные станции, пристани, в аэропорты и обратно для обмена с караулами, осуществляющими этапирование по плановым маршрутам».

¹⁴ Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации от 8 января 1997 года № 1-ФЗ (в ред. от 20 июля 2020 года) // Российская газета. 1997. 16 января. № 9.

¹⁵ ECtHR. *Tomov and Others v. Russia*. § 82.

¹⁶ Губерман И. Прогулки вокруг барака. М.: Эксмо, 2007. С. 49.

ли — вагон-заки... Вагон-заки ходят по расписанию. А при нужде отправляют из порта в порт по диагоналям Архипелага ещё целые караваны — эшелоны красных товарных телечных вагонов. Это всё налаженная система! Её создавали десятки лет — и не в спешке... “Вагон-зак” — какое мерзкое сокращение! Как, впрочем, все сокращения, сделанные палачами. Хотят сказать, что это — вагон для заключённых. Но нигде, кроме тюремных бумаг, слово это не удержалось. Усвоили арестанты называть такой вагон “столыпинским”...»¹⁷

Продолжая щедро делиться описанием столыпинского вагона, А. Солженицын пишет: «Вагон-зак — это обыкновенный купированный вагон, только из девяти купе пять, отведённые арестантам (и здесь, как всюду на Архипелаге, половина идёт на службу!), отделены от коридора не сплошной перегородкой, а решёткой, обнажающей купе для просмотра. Решётка эта — косые перекрещённые прутья, как бывает в станционных садиках. Она идёт на всю высоту вагона, доверху, и оттого нет багажных чердачков из купе над коридором. Окна коридорной стороны — обычные, но в таких же косых решётках извне. А в арестантском купе окна нет — лишь маленький, тоже обрешеченный, слепыш на уровне вторых полок (вот, без окон, и кажется нам вагон как бы багажным). Дверь в купе — раздвижная: железная рама, тоже обрешеченная»¹⁸.

Описание столыпинского вагона содержится в автобиографическом романе Е. Гинзбург «Крутой маршрут»: «Товарный состав, ожидавший нас на вокзале, ничем не отличался от обычных товарных поездов. Разве только тем, что на вагонах чьим-то размашистым почерком было написано “Спецоборудование”. Белым по красному». «Спецоборудование» — это название вагонов, в которых закрашивали окна. Фактически внутри была тюрьма для заключённых. На вагон наносили данную надпись, чтобы никто не догадался, что в нём везут заключённых. Е. Гинзбург в упомянутом романе пишет, что и заключённые, и она в том числе радовались, когда их перевозили не в столыпинских ваго-

нах, а в так называемых телечных вагонах, то есть в вагонах товарного поезда для перевозки скота, в которых было более просторно, чем в столыпинском вагоне, оборудованном для перевозки людей: «Так да здравствует же этот телечный вагон... Подальше от столыпинских вагонов...»¹⁹

В «Диалогах с Бродским» Соломон Волков, затрагивая тему ссылки поэта на север, также получает описание столыпинского вагона: «“Столыпин” — это тюремный вагон. Так называемый вагонзак. Существовал он в двух образцах: до модернизации и после... Окна в купе забраны решетками и заколочены, забиты ставнями. Купе по размеру рассчитано на четырех человек, как обычно. Но в этом купе на четырёх везут шестнадцать, да? То есть верхняя полка перекидывается и её используют как сплошной лежак. И вас туда набивают как, действительно, сельдей в бочку. Или, лучше сказать, как сардинки в банку. И таким образом вас везут... Это был, если хотите, некоторый ад на колесах: Фёдор Михайлович Достоевский или Данте... И когда ты такое видишь, то вся эта правозащитная лирика принимает несколько иной характер»²⁰.

Европейский Суд в свою очередь даёт своё описание вагонзак, в которых перевозились заключённые. Так, они имеют прочный металлический кузов, установленный на шасси обычного пассажирского вагона. Существуют четыре основные модели. Все модели имеют пять больших камер, а также четыре (модели № 512 и 519) или три (модели № 824 и 4500) малые камеры. Большая камера такого же размера, что и купе стандартного российского вагона, рассчитанное на четырёх человек. Его глубина составляет два метра, а ширина — полтора метра. Тюремный вариант купе оборудован шестью с половиной спальными местами. Шесть полок, шириной шестьдесят сантиметров и длиной два метра, расположены по три штуки с каждой стороны. Более короткая седьмая полка шириной пятьдесят сантиметров и длиной 1,6 метра занимает промежуток между двумя средними полками. Откидная полка не поз-

¹⁷ Солженицын А. Архипелаг ГУЛАГ. Т. 1. М.: Советский писатель, 1989. С. 469.

¹⁸ Там же. С. 470.

¹⁹ Гинзбург Е. Крутой маршрут: Хроника времен культа личности. М.: Советский писатель, 1990. С. 61.

²⁰ Волков С. Диалоги с Иосифом Бродским. М.: Эксмо, 2003. С. 101.

воляет встать в камере во весь рост. Согласно Инструкции по перевозке, большая камера подходит для перевозки до двенадцати человек на дальние расстояния или до шестнадцати человек на короткие расстояния. Малые камеры имеют глубину в два метра и ширину в один метр. Они оборудованы тремя полками с одной стороны. В них можно разместить до пяти человек при перевозках на дальние расстояния и до шести человек при перевозках на близкие расстояния. Окна и внутреннее освещение в камере отсутствуют. Матрасы и постельные принадлежности не выдаются. Помимо двухъярусных полок, в камере нет никаких приспособлений или места для хранения багажа заключённых. Смывной туалет расположен в конце вагона. Когда поезд стоит или движется в пределах периметра санитарно-защитной зоны вблизи железнодорожных станций, пользоваться туалетом запрещено.

В постановлении по делу Томова Европейский Суд также обратил внимание на то, что свет в вагонзак проникает только через раздвижную зарешеченную дверь, ведущую в коридор, где находятся охранники. Советский поэт А. В. Жигулин, вспоминая своё этапирование на Колыму, отметил, что это и сейчас осталось неизменным: «Во всех столыпинских вагонах XIX и XX веков можно было сквозь решетку и коридорные окна видеть, как выразился какой-то персонаж Чехова, “проезжаемую” местность... Однако конструкторы столыпинских вагонов начала 50-х годов отняли у бедных заключённых и эту последнюю радость. Все окна и окошки новых столыпинских вагонов были снабжены... матовыми стеклами... Не только не было видно законной местности, нельзя было догадаться, в какую сторону едет поезд»²¹.

В рассматриваемом пилотном постановлении Европейский Суд отметил, что российские власти осуществили замену двадцати шести вагонов в 2016 году, тем самым частично обновив вагонный парк, но новые вагоны конструировались по тем же устаревшим стандартам, что и старые. Что касается тюремных фургонов, то установлено, что внутригосударственные стандарты, определяющие распределение пространства в одиноч-

ных камерах и в камерах для нескольких заключённых, также чрезвычайно ограничены и предусматривают не более 0,3 квадратного метра на человека.

Таким образом, можно заметить, что описание вагонзак в литературе и в пилотном постановлении ЕСПЧ мало чем различаются между собой, поскольку данные столыпинские вагоны до сих пор не приспособлены для перевозки заключённых в надлежащих условиях. В этой связи очевидно, что данная структурная проблема требует не только пересмотра внутригосударственных стандартов, но и замены вагонного парка новыми вагонами, которые отвечают стандартам, установленным Европейским Судом и Европейским Комитетом по предупреждению пыток и бесчеловечного или унижающего достоинство обращения или наказания.

5. Общий обзор прецедентной практики ЕСПЧ, связанной с ненадлежащими условиями перевозки заключённых

Прежде чем перейти к разбору пилотного постановления по делу *Томов и другие против России*, справедливо будет обратить внимание на иные постановления Европейского Суда по аналогичным делам, которые подготовили почву для вынесения вышеназванного пилотного постановления и не раз сигнализировали о наличии структурной проблемы в российской пенитенциарной системе. Европейский Суд уже давно выработал прецедентную практику в отношении ненадлежащих условий перевозки заключённых в России. Начиная с постановления по делу *Худоеров против России*²² Европейский Суд с 2005 года систематически устанавливал нарушение статьи 3 Конвенции во многих делах²³, в которых заявителей перевозили в ненадлежащих

²² ECtHR. *Khudoyorov v. Russia*. Application no. 6847/02. Judgment of 8 November 2005. § 117–119.

²³ См., в частности: ECtHR. *Yakovenko v. Ukraine*. Application no. 15825/06. Judgment of 25 October 2007. § 107–109; *Vlasov v. Russia*. Application no. № 78146/01. Judgment of 12 June 2008. § 92–99; *Starokadomskiy v. Russia*. Application no. 42239/02. Judgment of 31 July 2008. § 55–60; *Retunscaila v. Romania*. Application no. 25251/04. Judgment of 8 January 2013. § 78; *Korkin v. Russia*. Application no. 48416/09. Judgment of 12 November 2015. § 73; *Radzhab Magomedov v. Russia*. Application no. 20933/08. Judgment of 20 December 2016. § 61.

²¹ Жигулин А. В. Черные камни: Автобиографическая повесть. М.: Московский рабочий, 1989. С. 135.

условиях. Во многих рассмотренных делах Европейский Суд обращал внимание прежде всего на стеснённые условия перевозки заключённых. Например, в вышеупомянутом постановлении было определено, что при перевозке в распоряжении заявителей имелось менее 0,5 квадратного метра, причём у некоторых из них имелось всего 0,25 квадратного метра. Предметом внимания Европейского Суда при рассмотрении жалоб российских заключённых на условия перевозки были также высота²⁴ и вместимость тюремных фургонов и вагонзаков²⁵, недостаточная вентиляция в жаркие дни и отсутствие отопления²⁶, частота, продолжительность и количество поездок²⁷. Европейский Суд также рассматривал несколько дел по жалобам на условия перевозки железнодорожным транспортом, которые акцентировали внимание ЕСПЧ на большие расстояния при перевозке заключённых к месту отбывания наказания²⁸. Отдельно следует отметить группу дел *Гулиев против России*, которая находится под усиленным надзором Комитета министров Совета Европы и объединяет все дела, связанные с условиями перевозки заключённых в России. Например, в упомянутом деле Европейский Суд счёл, что

лишение сна в результате действий охранников во время перевозки стало тяжёлым физическим и психологическим испытанием для заявителя (охранники проверяли заявителя и заставляли менять положение каждые два часа во время сна)²⁹.

Европейский Суд также в ряде постановлений³⁰ обратил внимание на то, что после осуждения значительное число заключённых отправляется для отбывания наказания в места заключения, находящиеся в тысячах километров от их родных городов или мест, где проживает их семья. В постановлении по делу Томова отмечено, что в силу исторических и географических факторов исправительные учреждения распределены по территории России неравномерно и большинство из них находятся вдалеке от густонаселённых районов. Например, в Московской области имеется шесть мест лишения свободы, в то время как население этой области составляет 22 миллиона человек, а в Республике Коми имеется вдвое больше мест заключения, а население составляет 900 тысяч человек (§ 184 постановления). В то же время статья 73 Уголовно-исполнительного кодекса РФ устанавливает общее правило, касающееся географического распределения заключённых, согласно которому заключённые должны помещаться в исправительные учреждения по месту их проживания или осуждения, кроме «исключительных случаев». На практике Федеральная служба исполнения наказаний Российской Федерации (далее — ФСИН) может проигнорировать требования общего правила распределения, установленного в статье 73 УИК РФ, и направить заключённых в удалённое место заключения, не указывая причин для таких решений.

ЕСПЧ в постановлении по делу *Полякова и другие против России* уже приходил к выводу, что части вторая и четвёртая статьи 73 и

²⁴ Кроме того, было установлено, что 1,6 метра было недостаточно для того, чтобы человек нормального роста мог входить или стоять не наклоняясь, и поэтому заключённым приходилось всё время оставаться в сидячем положении внутри фургона. Подробнее об этом см.: ECtHR. *Idalov v. Russia*. Application no. 5826/03. Judgment of 22 May 2012. § 103; *Trepashkin v. Russia* (No. 2). Application no. 14248/05. Judgment of 16 December 2010. § 133.

²⁵ См.: ECtHR. *Vlasov v. Russia*. § 93; *Starokadomskiy v. Russia*. § 96.

²⁶ В качествеотягчающих факторов был также отмечен тот факт, что тюремный фургон с заключёнными стоял с выключенным двигателем в период низкой температуры. См.: ECtHR. *Vlasov v. Russia*. § 94; *Yakovenko v. Ukraine*. § 109.

²⁷ Европейский Суд устанавливал нарушение статьи 3 Конвенции в делах, в которых заявители перевозились в таких условиях десятки или даже сотни раз. И наоборот, в делах, в которых заявитель находился в таких условиях непродолжительное время, Суд устанавливал, что минимальный порог жестокости достигнут не был. См.: ECtHR. *Seleznev v. Russia*. Application no. 15591/03. Judgment of 26 January 2008. § 59 (в данном деле заявитель находился в переполненном тюремном фургоне всего двадцать три минуты); *Jatsõson v. Estonia*. Application no. 27603/15. Judgment of 30 October 2018. § 45 (в данном деле заявитель отказался продолжить поездку после 20-минутного пребывания в фургоне).

²⁸ О переводе заключённых в отдалённые места содержания под стражей в России см.: ECtHR. *Polyakova and Others v. Russia*. Applications nos. 35090/09 and 3 others. Judgment of 7 March 2017; *Sudarkov v. Russia*. Application no. 3130/03. Judgment 10 July 2008. § 63–69; *Dudchenko v. Russia*. Application no. 37717/05. Judgment of 7 November 2017. § 131.

²⁹ См.: ECtHR. *Guliyev v. Russia*. Application no. 24650/02. Judgment of 19 June 2008. § 61–65.

³⁰ Один из ключевых постановлений по данному вопросу см.: ECtHR. *Khodorkovskiy and Lebedev v. Russia*. Applications nos. 11082/06 and 13772/05. Judgment of 25 July 2013; *Voynov v. Russia*. Application no. 39747/10. Judgment of 3 July 2018; *Polyakova and Others v. Russia*. В последнем постановлении ЕСПЧ *inter alia* заявил: «Принимая во внимание вышесказанное, Европейский Суд считает, что правовая система Российской Федерации не предоставляет надлежащую правовую защиту от возможных злоупотреблений в сфере географического распределения осуждённых» (§ 117).

статья 81 УИК РФ не отвечают требованию «качества закона» (пункт 118 постановления), и вновь призывал российские власти прислушаться к выводам, сделанным в данном постановлении с целью полноценной реализации общего правила распределения и ограничения широких пределов усмотрения ФСИН России в отношении распределения заключённых. Особое внимание рекомендовано уделять помещению заключённых в учреждения, находящиеся как можно ближе к их дому, с тем чтобы избавить их от трудностей, связанных с длительными поездками на железнодорожном транспорте, сократить количество заключённых, перевозимых железнодорожным транспортом в отдалённые места заключения, а также снять с членов их семей бремя длительных и дорогостоящих поездок.

Уже в самом пилотном постановлении Европейского Суда по делу Томова установлено нарушение российскими властями статей 3 и 13 Конвенции в связи с необеспечением надлежащих условий транспортировки (автомобильным и железнодорожным транспортом между учреждениями пенитенциарной системы, между соответствующими учреждениями и судами, больницами, экспертными учреждениями и другими) в отношении шести конкретных заявителей, а также в связи с отсутствием у заявителей эффективных национальных средств правовой защиты от соответствующих нарушений.

На основе анализа устоявшейся прецедентной практики ЕСПЧ по другим аналогичным российским и зарубежным делам можно отметить, что проблема обеспечения надлежащих условий транспортировки в Российской Федерации носит структурный характер и требует принятия комплексных мер по её решению. Европейский Суд неоднократно указывал, что условия, в которых российские заявители перевозились, унижали их человеческое достоинство и такое обращение следует расценивать в соответствии со статьёй 3 Конвенции как бесчеловечное и унижающее достоинство обращение.

6. Структурность проблемы

Пилотное постановление ЕСПЧ по делу Томова стало четвёртым постановлением, вынесенным Европейским Судом в отношении

России, из общего списка пилотных постановлений (по состоянию на май 2020 года ЕСПЧ вынес 31 пилотное постановление в отношении всех государств — участников Конвенции)³¹. Ранее ЕСПЧ вынес три пилотных постановления в отношении России, констатирующих соответствующие структурные проблемы: неисполнение судебных решений (*Бурдов против России (№ 2)*³²; *Герасимов и другие против России*³³), ненадлежащие условия содержания под стражей (*Ананьев и другие против России*).

Относительно вопроса о том, является ли постановление по делу Томова пилотным или нет, следует отметить, что в последнее время в практике ЕСПЧ наблюдается тенденция к размытию границ между пилотными и так называемыми квазипилотными (полупилотными) постановлениями, которые порой сложно сразу разделить между собой и самим юристам, и сотрудникам ЕСПЧ. Правило 61 Регламента Европейского Суда также не позволяет говорить о чётких критериях определения пилотных и квазипилотных постановлений, однако, основываясь на ранее вынесенных пилотных постановлениях, можно утверждать, что главной их отличительной чертой является то, что ЕСПЧ в резолютивной части указывает на необходимость принятия общих мер и устанавливает сроки. В деле Томова ЕСПЧ, в частности, предоставил российским властям восемнадцать месяцев со дня вступления постановления в силу для принятия соответствующих мер в сотрудничестве и под надзором Комитета министров иностранных дел Совета Европы. В квазипилотных постановлениях ЕСПЧ ограничивается лишь ссылкой в мотивировочной части на статью 46 Конвенции и описанием структурной (системной) проблемы с рекомендацией по её устранению.

Что касается характера установленной в деле Томова структурной проблемы, то весьма интересным представляется тот факт, что выявленная проблема носит не только структурный (в основном), но и системный харак-

³¹ По состоянию на май 2020 года Европейский Суд вынес 31 пилотное постановление. Более подробный список на сайте ЕСПЧ. URL: https://www.echr.coe.int/Documents/FS_Pilot_judgments_ENG.pdf (дата обращения: 06.09.2020).

³² ECtHR. *Burdov v. Russia (No. 2)*. Application no. 33509/04. Judgment of 15 May 2009.

³³ ECtHR. *Gerasimov and Others v. Russia*. Applications nos. 29920/05 and others. Judgment of 1 July 2014.

тер. Как показывает практика, существует ошибочное отождествление системной проблемы со структурной. На это указывают польские исследователи Я. Чепек и М. Любашевский³⁴. Примечательно, что прецедентная практика ЕСПЧ не объясняет различий между этими понятиями, хотя разница существует. Что касается Регламента Европейского Суда, то он включает в себя оба определения: «Суд может инициировать процедуру пилотного постановления и принять пилотное постановление в случае, когда факты применения выявили у договаривающейся стороны существование структурной или системной проблемы...»³⁵

Различие между системной и структурной проблемами не всегда подчёркивается не только исследователями, но и самими юристами и судьями ЕСПЧ. Отсутствие определённости в этом вопросе является причиной того, что многие исследователи используют эти два термина, не различая их. Сложно согласиться с Марией Мачковьяк в том, что проблема отсутствия терминологического единообразия связана лишь с неправильным переводом правила 61 Регламента ЕСПЧ на различные языки, поскольку указанное правило содержит оба этих понятия, которые только при невнимательности можно принять за одно и то же. Более того, правило 61 Регламента Суда включает в себя не только эти два понятия, но и формулировку «другая подобная дисфункция, которая привела или может привести к возникновению подобных жалоб». Таким образом, мы видим, что в случае, если ЕСПЧ не сможет определить характер проблемы (структурный или системный), он может обозначить выявленный недостаток правовой системы общим понятием «дисфункция», не особо вдаваясь в тонкости юридической техники.

Разница между системной и структурной проблемами заключается в том, что системная проблема представляет собой дисфункцию правовой системы, связанную с недостатками законодательства, а структурная проблема касается иных недостатков право-

вой системы, приводящих к массовым нарушениям. Структурный характер выявляемых ЕСПЧ проблем чаще всего является результатом недостаточного финансирования (ограниченности средств бюджета государства), несовершенства правоприменительной практики, исполнительного производства и так далее. Например, в другом пилотном постановлении — по делу *Герасимов и другие против России* — ЕСПЧ отметил слабую «способность судебных приставов обеспечивать исполнение в соответствии с законом». Отсюда следует, что системная проблема возникает тогда, когда национальное законодательство не функционирует должным образом, а структурная проблема возникает тогда, когда мы имеем дело не только с недостатками законодательства, но и с его «дефектами»³⁶.

В пилотном постановлении по делу Томава Европейский Суд отметил, что в момент вынесения постановления в поле его рассмотрения находилось более 680 *prima facie* дел против России по первичным или вторичным жалобам на ненадлежащие условия перевозки, из которых 540 жалоб были поданы только в 2018 году. Вышеприведённые цифры уже сами по себе указывали на существование повторяющейся структурной проблемы. Выявленная структурная проблема приобретает большую актуальность в связи с опубликованной статистикой Совета Европы, согласно которой Россия возглавляет список государств-членов с самым высоким количеством заключённых (в 2019 году 386 заключённых на 100 000 жителей, всего — 563 166 заключённых)³⁷.

Нужно отдать должное юристам и судьям Европейского Суда, которые, так же как и в деле *Ананьев и другие против России*, дали подробную характеристику структурной проблемы: «Это многогранная проблема, обусловленная наличием большого числа нега-

³⁶ См.: *Maćkowiak M.* Instytucja wyroku pilotażowego w praktyce orzeczniczej Europejskiego Trybunału Praw Człowieka // *Folia Iuridica Universitatis Wratislaviensis*. Vol. 5. 2016. No. 2. P. 117–126.

³⁷ Для сравнения: по состоянию на 2019 год количество заключённых на 100 000 жителей по странам составляло: Турция (329), Грузия (270), Литва (232), Азербайджан (218) и Чешская Республика (203). См.: *Aebi M.F., Tiago M.M.* SPACE I — 2019 — Council of Europe Annual Penal Statistics: Prison populations. 2020. URL: http://wp.unil.ch/space/files/2020/04/200405_FinalReport_SPACE_I_2019.pdf (дата обращения: 06.09.2020).

³⁴ См.: *Czeppek J., Lubiszewski M.* Procedura wyroku pilotażowego w praktyce Europejskiego Trybunału Praw Człowieka. Warszawa: Wolters Kluwer, 2015. P. 200.

³⁵ Правило 61 Регламента Европейского Суда по правам человека. URL: https://www.echr.coe.int/Documents/Rules_Court_ENG.pdf (дата обращения: 06.09.2020).

тивных факторов, таких как географическая удалённость многих исправительных учреждений, которые были построены вдали от крупных городов при прежнем режиме, большие расстояния, стареющий вагонный парк, чрезвычайно ограничительные правила и стандарты, а также отсутствие прозрачности во время транспортировки заключённых»³⁸.

Проблемы ненадлежащих условий перевозки заключённых касается также и направление заключённых в места для отбывания наказания, которые расположены необоснованно далеко от дома или того места, в котором проживают их родные и близкие. На сегодня информация об этапировании заключённых и их местонахождении является совершенно секретной, то есть ни заключённых, ни их близких родственников и адвокатов не информируют о конечном пункте назначения до начала этапа. Сложно не согласиться с докладом «Международной амнистии» относительно того, что «отсутствие информации об их местонахождении увеличивает уязвимость заключённых, поскольку органы, осуществляющие надзор за местами содержания под стражей, не могут установить местонахождение заключённых, чтобы встретиться с ними, пока они находятся на этапе, так же как и их адвокаты»³⁹. При этом заключённым запрещается иметь с собой часы, что может привести к определённой психологической дезориентации. Кроме того, в период перевозки заключённые зачастую ограничены в доступе к туалету, а во время длительных ожиданий на подъездных путях доступ к туалету в принципе запрещён согласно засекреченной инструкции ФСИН, которую российские власти отказались представлять ЕСПЧ по его запросу.

Таким образом, выявленная Европейским Судом в постановлении по делу Томова структурная проблема является устойчивой и многослойной, а также связана с другими недостатками пенитенциарной системы, которые в совокупности могут затрагивать уже не только статью 3 Конвенции, но и статью 8,

например, в случаях отправки осуждённого для отбывания наказания в места, расположенные далеко от его семьи.

7. Недостатки российского законодательства и внутригосударственных средств правовой защиты

В рассматриваемом пилотном постановлении Европейский Суд выявил два типа структурных недостатков, связанных с положениями действующего законодательства и внутригосударственными средствами правовой защиты (несудебные и судебные).

Переходя к предметным *недостаткам российского законодательства*, на которые ЕСПЧ обратил внимание, следует отметить самое главное — это действующая «Инструкция о порядке организации конвоирования осуждённых и лиц, содержащихся под стражей, по установленным маршрутам конвоирования», утверждённая совместным приказом Министерства юстиции РФ и Министерства внутренних дел РФ от 24 мая 2006 года № 199дсп/369дсп (*далее* — Инструкция) и имеющая гриф «для служебного пользования». Данная инструкция не была представлена властями в Европейский Суд (в связи с чем установлено нарушение статьи 38 Конвенции) и является недоступной для широкого круга лиц.

С учётом изложенного Европейский Суд сослался на доводы заявителей применительно к данной Инструкции о том, что:

— она допускает явно чрезмерное количество заключённых в одной камере (пункт 167 Инструкции), что в сочетании с требованиями о максимальном увеличении количества заключённых, размещаемых в транспортном средстве (пункт 19 Инструкции), и о раздельном содержании до 16 категорий заключённых (пункт 166 Инструкции) приводит к тому, что некоторые камеры при перевозке переполнены, в то время как другие остаются свободными;

— в ней не содержится положений о выдаче постельного белья или горячей воды, об обеспечении доступа в туалет, а также не предусмотрен порядок пользования туалетом во время длительных стоянок;

— она допускает использование транспортных средств, которые не отвечают меж-

³⁸ ECtHR. *Ananyev and Others v. Russia*. Applications nos. 42525/07 and 60800/08. Judgment of 10 January 2012. § 183.

³⁹ Этапирование заключённых в России: путь в неизвестность / Amnesty International. 2017. URL: <https://www.amnesty.org/download/Documents/EUR4668782017RUSSIAN.PDF> (дата обращения: 06.09.2020).

дународным стандартам, и сам парк соответствующих транспортных средств также нуждается в обновлении и/или серьёзном переоборудовании.

В качестве *недостатков несудебных средств правовой защиты* Европейским Судом были отмечены следующие:

— право лиц на обращение с жалобами к начальникам службы конвоирования не может рассматриваться эффективным право-защитным механизмом по смыслу Конвенции, поскольку вышестоящее руководство не имеет достаточно независимой позиции для рассмотрения жалоб, касающихся исполнения ими самими своих обязательств по обеспечению надлежащих условий содержания под стражей или транспортировки⁴⁰;

— признана важная роль прокуратуры в обеспечении надлежащих условий содержания под стражей, однако отмечено, что заявитель не участвует при рассмотрении органами прокуратуры его жалобы на условия транспортировки, то есть отсутствует состязательность процедуры; кроме того, органы прокуратуры в рамках действующего законодательства не могут предоставить лицу полное возмещение вреда, причинённого ненадлежащими условиями транспортировки;

— Уполномоченный по правам человека и Общественные наблюдательные комиссии также не могут обеспечить надлежащую компенсацию причинённого вреда, поскольку они не обладают полномочиями выносить обязательные для исполнения решения. Их задачей является лишь сбор информации и освещение общих вопросов, касающихся соблюдения прав человека в местах содержания под стражей⁴¹.

Среди *недостатков судебных средств правовой защиты* Европейский Суд указал следующие:

— положения Гражданского кодекса Российской Федерации позволяют взыскать компенсацию причинённого вреда в связи с ненадлежащими условиями транспортировки, однако процедура рассмотрения соответствующих дел по нормам Гражданско-процессу-

ального кодекса является чрезмерно длительной; кроме того, отмечено, что заявителю необходимо доказывать противоправные действия и причинение вреда со стороны компетентных государственных органов и/или их должностных лиц, несмотря на то что в большинстве случаев недостатки перевозки обусловлены общими проблемами в российской правовой системе (недостаточность финансирования, отсутствие надлежащих транспортных средств и так далее);

— действующий Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации, позволяя в новых быстрых процедурах обжаловать действия (бездействие) компетентных государственных органов и их должностных лиц в связи с необеспечением надлежащих условий транспортировки, не предусматривает при этом возможность присуждения компенсации за соответствующие нарушения;

— суды при рассмотрении дел заявителей о необеспечении им надлежащих условий транспортировки связаны устаревшими нормами, изложенными в Инструкции; при этом, как отмечено, данная Инструкция имеет гриф «для служебного пользования» и как таковая недоступна для заключённых, заявляющих о нарушении своих прав;

— эффективность судебных средств защиты подрывается чрезмерно формалистическим подходом российских судов, основанным на требовании формального установления незаконности действий органов власти.

8. Сравнительный анализ условий перевозки заключённых: литература и пилотное постановление

В данной части статьи сравниваются описания продолжительности перевозок заключённых и степень переполненности вагонов при их транспортировке, содержащиеся в рассматриваемом пилотном постановлении и в ряде произведений художественной литературы, которые в той или иной степени посвящены данной теме.

Сроки перевозки. В пилотном постановлении применительно к жалобе Томова Европейский Суд установил, что после четырёх-часовой остановки в Усинске (Республика Коми) и до прибытия в пункт назначения в Емве (Республика Коми) (то есть во время

⁴⁰ См.: ECtHR. *Ananyev and Others v. Russia*. § 101; *Dirdizov v. Russia*. Application no. 41461/10. Judgment of 27 November 2012. § 75.

⁴¹ См.: ECtHR. *M.S. v. Russia*. Application no. 8589/08. Judgment of 10 July 2004. § 84; *Ananyev and Others v. Russia*. § 105, 106.

второго этапа поездки, который длился с 16:10 20 сентября до 12:45 21 сентября, иными словами — в общей сложности двадцать один час, с очередной шестичасовой остановкой в Печоре⁴²) заявитель находился в малой камере вместе с тремя людьми.

В то же время прозаик Игорь Губерман в своей книге «Прогулки вокруг барака» отмечает, что его перевозка в вагонзаке из Москвы в Сибирь заняла два месяца: «К лету ближе уже ехал я в лагерь, и почти два месяца ушло на дорогу»⁴³. Евгения Гинзбург в романе «Крутой маршрут» отмечает, что проехала в столыпинском вагоне больше месяца, когда «пришлось ехать от Ярославля до Владивостока в битком набитой теплушке»⁴⁴. А. Лишенков, в свою очередь, вспоминает: «Судьба столыпинского вагона — кататься несколько суток... пересадочных пунктов может быть 20—25»⁴⁵.

При этом другие заявители по делу Томова во время стоянки поезда содержались не менее пятнадцати часов взаперти в неотапливаемой камере (отопление не функционировало во время стоянки) при минусовых температурах наружного воздуха. Заключённым разрешалось посещать туалет два-три раза в день. Во время остановок пользоваться туалетом было запрещено. Применимые санитарные нормы запрещают использование смывных туалетов, установленных в вагонах для заключённых, когда поезд стоит на месте или проходит через большие станции. С 17:40 13 января до 8:10 16 января из города Вологды в город Оленегорск Мурманской области было перевезено в общей сложности двенадцать человек. Они перевозились в большой камере железнодорожного вагона для заключённых.

Чем можно объяснить столь долгие стоянки поезда при перевозке заключённых? «Очень часто вагонзак прицепляется к пассажирским поездам, судя по всему, чтобы перевозка не обходилась дорого государственной казне, — делится воспоминаниями в своей автобиографической книге бывший менеджер компании «ЮКОС» В. Переверзин. — Наш вагон передвигается очень медленно, делает многочисленные остановки. Он идёт

своим маршрутом, его прицепляют то к одному поезду, то к другому... Я весь липкий от пота, насквозь пропитался сигаретным дымом... у меня всё затекло от многочасового сидения в одном положении. Это настоящая пытка, которую я буду с ужасом вспоминать»⁴⁶. Русский публицист И. Солоневич вспоминал: «Мы едем в Питер в том же вагоне, что и выехали. Нас просто отцепили от поезда и прицепили к другому. Вероятно, вне вагона никто ничего и не заметил»⁴⁷.

Александр Солженицын делится своим опытом продолжительности перевозки в вагонзаке: «С пятидесятих годов, когда расписания наладились, ехать так доставалось арестантам недолго — ну полтора, ну двое суток. В войну и после войны было хуже: от Петропавловска (казахстанского) до Караганды вагонзак мог идти семь суток (и было двадцать пять человек в купе!), от Караганды до Свердловска — восемь суток (и в купе было по двадцать шесть). Даже от Куйбышева до Челябинска в августе 1945 Сузи ехал в сталинском вагоне несколько суток — и было их в купе тридцать пять человек, лежали просто друг на друге, барахтались и боролись. А осенью 1946 Н. В. Тимофеев-Ресовский ехал из Петропавловска в Москву в купе, где было тридцать шесть человек! Несколько суток он висел в купе между людьми, ногами не касаясь пола. Потом стали умирать — их вынимали из-под ног (правда, не сразу, на вторые сутки), — и так посвободнело. Всё путешествие до Москвы продолжалось у него три недели. (В Москве же, по законам страны чудес, Тимофеева-Ресовского вынесли на руках офицеры и повезли в легковом автомобиле: он ехал двигать науку!)»⁴⁸.

Переполненность. Описывая переполенность вагона для перевозки заключённых, А. Солженицын добавляет: «Вы, недовольные, что в купе четверо и тесно, — вы разве смогли бы поверить, вы разве над этой строкою поверите, что в таком же купе перед вами только что пронеслось — четырнадцать человек? А если — двадцать пять? А если — тридцать?»⁴⁹. О переполенности вагонзак

⁴² См.: ECHR. *Tomov and Others v. Russia*.

⁴³ Губерман И. Указ. соч. С. 53.

⁴⁴ Гинзбург Е. Указ. соч. С. 75.

⁴⁵ Лишенков А. Указ. соч. С. 30.

⁴⁶ Переверзин В. Заложник: История менеджера ЮКОСа. М.: Говард Рорк, 2013. С. 121.

⁴⁷ Солоневич И. Л. Россия в концлагере. М.: РИМИС, 2005. С. 184.

⁴⁸ Там же. С. 470.

⁴⁹ Там же. С. 472.

в 2000-е годы рассказано в мемуарах бывшего менеджера компании «ЮКОС» В. Перверзина: «Внизу, на нижних полках, вприлирку умещается по пять человек. Свободное пространство между скамейками и под ними заполняется баулами. В купе набивается восемнадцать человек. Теснота неимоверная. Очень душно. По инструкции конвой может открыть окна только во время движения поезда. Вывести в туалет — тоже только во время движения. На дворе — конец июля, жара неимоверная...»⁵⁰

Вернёмся снова к А. Солженицыну. Интересными представляются приводимые им следующие расчёты: «...в сталинском купе могут шестеро сидеть внизу, трое — лежать на средней полке (она соединена как сплошные нары, и оставлен только вырез у двери для лаза вверх и вниз) и двое — лежать на багажных полках вверху. Если теперь сверх этих одиннадцати затолкать в купе ещё одиннадцать (последних под закрываемую дверь надзиратели запихивают уже ногами) — то вот и будет вполне нормальная загрузка сталинского купе. По двое скорчатся, полусидя, на верхних багажных, пятеро лягут на соединённой средней (и это — самые счастливые, места эти берутся с бою, а если в купе есть блатари, то именно они лежат там), на низ же останется тринадцать человек: по пять сядут на полках, трое — в проходе меж их ног. Где-то там вперемешку с людьми, на людях и под людьми — их вещи. Так со сдавленными поджатыми ногами и сидят сутки за сутками»⁵¹.

В пилотном постановлении применительно к жалобам заявителей Томова и Васильева Европейский Суд указал, что внутригосударственные правила были соблюдены, однако, как отмечено, более важным является то, что перевозка включала ночные поездки и при этом количество заключённых в ряде случаев превышало число доступных спальных мест в два раза (каждый заключённый имел в своём распоряжении менее 0,5 квадратного метра), а шестидесятисантиметровые полки были слишком узкими, чтобы вместить более одного человека в нормальных условиях. Перекидная полка не решала проблему недостатка спальных мест, поскольку она была слишком

короткой для размещения человека среднего роста. Будучи расположенной на уровне груди, она мешала перемещению внутри и без того переполненной камеры и не позволяла пассажирам стоять во весь рост.

Несколько слов также хотелось бы сказать и о гендерной составляющей перевозки заключённых. На примере заявителей Пунеговой и Костроминой Европейским Судом в пилотном постановлении отмечено, что зачастую женщины транспортируются в особо тяжёлых условиях, поскольку российское законодательство требует перевозить их отдельно от других заключённых, а количество заключённых-женщин значительно меньше, чем заключённых-мужчин, поэтому камеры для нескольких заключённых при перевозке обычно выделяются для мужчин, а женщины перевозятся в тесных металлических камерах («стаканах») площадью 0,325 квадратного метра. Так, особое внимание уделено тому, что Пунегова и Костромина неоднократно перевозились таким недопустимым образом. При этом в ходе транспортировки Костроминой не было учтено её тучное телосложение, которое ещё более усугубляло неблагоприятные условия транспортировки⁵².

9. Перспективы изменения условий перевозки заключённых и устранения структурной проблемы

Европейский Суд, придя к выводу, что в России существует структурная проблема обеспечения надлежащих условий перевозки подозреваемых, обвиняемых и заключённых, рекомендовал российским властям следующие меры общего характера, которые могли бы быть приняты в целях устранения подобной проблемы.

9.1. Сокращение числа переводов в отдалённые места заключения, приспособление транспортных средств к перевозкам, обеспечение транспортировки в соответствии с требованиями Конвенции

В этой связи российским властям предложено:

— в полной мере реализовать общие правила распределения, предусмотренные в

⁵⁰ Перверзин В. Указ. соч. С. 92.

⁵¹ Солженицын А. Указ. соч. С. 472.

⁵² См.: ECtHR. *Tomov and Others v. Russia*.

статье 73 УИК РФ, и ввести ограничения широким пределом усмотрения ФСИН России в отношении распределения заключённых; особое внимание, как отмечено, необходимо уделять помещению заключённых в учреждения, находящиеся как можно ближе к их дому, с тем чтобы уменьшить длительные перевозки железнодорожным транспортом, сократить их количество, а также снять с членов семей заключённых бремя длительных и дорогостоящих поездок;

— пересмотреть существующую нормативно-правовую базу: во-первых, предусмотреть порядок раскладки в тюремных фургонах и железнодорожных вагонах, включая перевозки на короткие расстояния, с тем чтобы гарантировать достаточное пространство для каждого человека и более равномерное распределение заключённых в камерах; во-вторых, следует принять положение, позволяющее компетентным органам оценивать совокупное воздействие конкретных условий перевозки на заключённых, в том числе на заключённых с особыми потребностями; в-третьих, необходимо исключить положения, предусматривающие возможность использования транспортных средств, не отвечающих международным стандартам;

— избегать использования одиночных камер типа «стакан», за исключением случаев, когда это обусловлено соображениями безопасности;

— обеспечить удаление конструкций, мешающих заключённым стоять прямо, таких как перекидные полки в больших камерах железнодорожных вагонов для заключённых;

— при длительных перевозках железнодорожным транспортом особое внимание уделять обеспечению достойных условий сна для заключённых, у каждого из которых должно быть собственное спальное место, а также надлежащий доступ к санузлам, питьевой воде и пище;

— осуществлять защиту уязвимых лиц, исходя из индивидуальных особенностей каждого, а не из формального разделения на категории заключённых. Условия перевозки должны быть персонализированы и адаптированы к потребностям заключённых, которых нельзя перевозить в обычных условиях из-за их психического состояния или физических особенностей, таких как, к примеру, ожирение;

— переоборудовать транспортные средства, находящиеся в эксплуатации в настоящее время, или заменить их новыми моделями с учётом рекомендаций, сформулированных ЕКПП.

9.2. Обеспечение эффективных средств правовой защиты от нарушений, связанных с необеспечением надлежащих условий транспортировки

В этой связи необходимо:

— создание эффективного национального компенсаторного средства правовой защиты в целях возмещения вреда, причинённого ненадлежащими условиями транспортировки (по типу законов о компенсации, принятых в связи с пилотными постановлениями по делам Бурдова, Герасимова, Ананьева);

— совершенствование национальной правовой базы как фундамента для обеспечения транспортировки подозреваемых, обвиняемых и заключённых в соответствии с международными стандартами и для надлежащего рассмотрения судами жалоб на их необеспечение;

— дальнейшее совершенствование судебной практики по рассмотрению жалоб на необеспечение надлежащих условий транспортировки;

— установление срока в 18 месяцев после вступления настоящего «пилотного» постановления в силу для создания эффективных национальных средств правовой защиты.

В Докладе о результатах мониторинга правоприменения в Российской Федерации за 2018 год описаны меры, принятые во исполнение постановлений Европейского Суда в отношении условий транспортировки (постановления, объединённые в подгруппу дел «Гулиев» группы дел «Калашников», — 47 постановлений, в том числе 18 постановлений, вынесенных в период с 1 января 2018 года по 1 июня 2019 года). В данном докладе указано, что в настоящее время прорабатывается вопрос об улучшении условий конвоирования, в частности, путём внесения конструктивных изменений в модельный ряд оперативно-служебных автомобилей для перевозки подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений и технические документы в части увеличения площадей специальных автомобилей за счёт снижения лимита мест, а

также изготовления современных двухэтажных вагонзаков и разработки технического регламента к ним с учётом безопасности, противопобеговой защищённости, соблюдения прав и свобод перевозимых лиц.

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 декабря 2018 года⁵³ даёт некоторые разъяснения по поводу обжалования условий перевозки заключённых. Отмечено, что при оспаривании условий перевозки лишённых свободы лиц судам необходимо иметь в виду, что она всегда должна осуществляться гуманным и безопасным способом. В связи с этим при оценке того, являются ли условия перевозки надлежащими, необходимо учитывать в том числе соблюдение требований по обеспечению безопасности перевозок соответствующим видом транспорта, пассажироместимость транспортного средства, длительность срока нахождения указанных лиц в транспортном средстве, площадь, приходящаяся на одного человека, высоту транспортного средства, степень его освещённости и проветриваемости, температуру воздуха, обеспеченность питьевой водой и горячим питанием при длительных перевозках, предоставление возможности перевозить с собой документы, необходимые для реализации установленных законом процессуальных прав и обязанностей, наличие возможности обращения к сопровождающим лицам, соответствие условий перевозки состоянию здоровья транспортируемого лица.

Следует также отметить, что 27 января 2020 года вступил в силу Федеральный закон № 494-ФЗ (Закон о компенсации), предусматривающий порядок подачи и рассмотрения требования о присуждении компенсации за нарушение условий содержания под стражей, содержания в исправительном учреждении. В Кодекс административного судопроизводства РФ (*далее* — КАС РФ) была введена отдельная статья (227.1), и тем самым на национальном уровне было создано средство правовой защиты от ненадлежащих условий содержания под стражей. Данный Закон является ответной мерой российских властей на

пилотное постановление Европейского Суда по делу *Ананьев и другие против Российской Федерации* от 2012 года. Применительно к данному компенсаторному средству правовой защиты в решении по делу *Шмелев и другие против Российской Федерации*⁵⁴ от 17 марта 2020 года Европейский Суд признал, что в России существует эффективное средство правовой защиты в случаях, когда заявители жалуются на нарушение статьи 3 Конвенции в отношении ненадлежащих условий содержания под стражей. В частности, Европейский Суд счёл, что вступивший в силу новый Закон о компенсации предусматривает право любого задержанного лица на обращение в национальный суд с административным иском заявлением по поводу ненадлежащих условий содержания под стражей. Новизна принятого закона заключается в том, что задержанный может одновременно требовать установления факта нарушения, связанного с ненадлежащими условиями содержания, и материальной компенсации за такое нарушение. Как верно отмечают М. Филатова и А. Бутко, оценку эффективности нового механизма ещё предстоит дать ЕСПЧ, однако на сегодняшний день для заявителей остаётся возможным лишь проверять её эмпирическим путём в российских судах⁵⁵.

Одним из предложений по внесению изменений в законодательство относительно условий перевозки заключённых в соответствии с европейскими стандартами может рассматриваться дополнение статьи 227.1 КАС РФ положением, предусматривающим выплату компенсации, в том числе за ненадлежащие условия перевозки. В настоящее время данная статья предусматривает выплату компенсации лишь за ненадлежащие условия содержания под стражей, не упоминая прямо особенности подачи и рассмотрения требования о присуждении компенсации за бесчеловечные условия перевозки. Внесение соответствующих изменений в КАС РФ не только позволит создать средство защиты компенсаторного характера, но и должно привести

⁵³ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 декабря 2018 года № 47 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при рассмотрении административных дел, связанных с нарушением условий содержания лиц, находящихся в местах принудительного содержания» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2019. № 2.

⁵⁴ ECtHR. *Shmelev and Others v. Russia*. Applications nos. 41743/17 and 16 others. Judgment of 17 March 2020.

⁵⁵ См.: Филатова М., Бутко А. Условия содержания под стражей: новый российский механизм защиты и практика европейских стран. Решение Европейского Суда по правам человека по делу *Шмелев и другие против России* // Международное правосудие. 2020. № 2(34). С. 27–46.

к получению от Верховного Суда РФ ценных разъяснений для нижестоящих судов и самих заявителей по поводу особенностей рассмотрения подобных дел, сумм компенсаций и иных правоприменительных особенностей относительно условий перевозки заключённых. Поскольку транспортировка заключённого может занимать несколько дней, а иногда даже недель, предлагается закрепить норму, которая бы установила максимальную продолжительность перевозки заключённых. В этой связи целесообразно также внести поправки в статью 73 Уголовно-исполнительного кодекса РФ в целях ограничения числа случаев отправки осуждённых для отбывания наказания в исправительное учреждение, расположенное на территории другого субъекта Российской Федерации, в котором они не проживали или не были осуждены.

Относительно того факта, что женщины входят в число заключённых, которые могут быть отправлены в исправительные колонии, находящиеся далеко от их домов и родственников, российским властям рекомендуется расширить количество пенитенциарных учреждений, в которых предусмотрено размещение женщин. По состоянию на 2017 год из 760 российских пенитенциарных учреждений лишь в 46 предусмотрено размещение женщин⁵⁶. В настоящее время сложилась ситуация, в которой у женщин больше шансов подвергнуться длительному этапированию в исправительные колонии.

10. Заключение

Ретроспективный взгляд позволяет увидеть в сегодняшних условиях содержания заключённых при перевозке многое из того, что было характерно для советского времени. В докладе «Международной амнистии» об этапировании заключённых в России отмечается, что «от советского ГУЛАГа Федеральная служба исполнения наказаний России (ФСИН) унаследовала сеть исправительных колоний, многие из которых находятся в малонаселённых частях страны, например, на Крайнем Севере или на Дальнем Востоке из-за того, что изначально они использовались как трудовые лагеря для добычи сырья... Размер страны в со-

четании с расположением исправительных колоний означает, что заключённых приходится перевозить на огромные расстояния для того, чтобы они могли попасть в колонии для отбывания своего наказания...»⁵⁷. Хочется надеяться, что благодаря общим мерам, указанным в пилотном постановлении по делу Томова, российским властям удастся избавиться от наследия советского прошлого, связанного с инфраструктурой и обветшалым транспортом для перевозки заключённых. Но самое главное из того, что преследует и чего ожидает от властей Европейский Суд, — это изменение отношения к заключённому и создание более гуманных условий для его транспортировки.

Прошло ровно тридцать лет с тех пор, как поэтом В. Шефнером в стихотворении «Столыпинский вагон»⁵⁸ были написаны, казалось бы, пророческие строки, выражающие надежду на то, что столыпинские вагоны, которые у многих советских людей ассоциируются со страданиями заключённых и лагерями, исчезнут. Но и по сей день столыпинские вагоны являются средством перевозки заключённых. За всё это время данные вагонзаки, доставшиеся от советской системы, продолжают эксплуатироваться российской пенитенциарной системой, что приводит к бесчеловечному и унижающему достоинство обращению с тысячами заключённых по всей стране. Европейский Суд взялся за устранение очень устойчивой структурной проблемы, которая требует ликвидации таких вагонзаков. Для России избавление от столыпинских вагонов имеет также символическое значение.

Данная тема, касающаяся условий перевозки заключённых, волновала писателей и находила отражение в литературе на протяжении нескольких столетий. В этой связи хочется надеяться, что российские власти для устранения данной структурной проблемы смогут принять необходимые меры, ориентируясь прежде всего на указания Европейского Суда, изложенные в пилотном постановлении по делу Томова, даже учитывая, что в будущем русская литература может остаться без одной из привычных тем для повествования.

⁵⁷ Там же.

⁵⁸ Шефнер В. «Столыпинский вагон» // Журнал Нева. 1991. № 3. С. 3.

⁵⁶ См.: Этапирование заключённых в России: путь в неизвестность.

Библиографическое описание:

Оганесян Т. Достоинство личности и вагонзак: условия перевозки заключённых в русской литературе и в позициях Европейского Суда по правам человека // Международное правосудие. 2020. № 3 (35). С. 80–97.

Human dignity and “vagonzaki”: conditions for transporting prisoners in Russian literature and in the case-law of the European Court of Human Rights

Tigran Oganessian

Candidate of Sciences (Ph.D.) in law; Research Associate, Institute of Legislation and Comparative Law under the Russian Government, Moscow, Russia (e-mail: toganessian@mail.ru).

Abstract

This article is devoted to the analysis of the conditions of transportation of prisoners described in fiction and in the pilot judgment of the ECHR in the case *Tomov and Others v. Russia*. The article contains memoirs and essays by several writers on the conditions of staging in the so-called Stolypin carriage. In the course of comparative analysis, the author emphasizes that the description of *vagonzak* (prisoner transfer vehicle) in the literature and the ECtHR rulings do not differ much, since the Stolypin carriages are still not adapted for transporting prisoners in proper conditions. In this regard, the identified structural problem requires not only the revision of domestic standards but also the replacement of the vehicle fleet with new vehicles that meet European standards. The author examines the issue of terminology for the transport of prisoners used in Russian legislation and the ECtHR in this judgment. The article analyzes the case-law of the ECtHR related to the conditions of transportation of prisoners in the context of article 3 of the Convention, as well as the structural problem itself. The author analyzes the shortcomings of Russian legislation and domestic remedies identified by the ECtHR in this pilot judgment, and the associated prospects for changes in the conditions of transportation of prisoners. Separately, the author draws attention to the fact that currently, women prisoners are more likely to be subjected to a long detention in correctional colonies, since there are very few penitentiary institutions in Russia that provide for the placement of women. As the main proposal to amend the legislation on the conditions of transportation of prisoners, the author proposes to supplement article 227.1 of the Code of Administrative Procedure of the Russian Federation with a provision providing for compensation, including for improper conditions of transportation. In the final part of the article, it is noted that due to these general measures in the pilot decision in the *Tomov* case, the Russian authorities need to get rid of the “Soviet legacy” associated with infrastructure, dilapidated transport for transporting prisoners, but most importantly — to change the attitude towards the prisoner, making this attitude more humane.

Keywords

European Court of human rights; pilot judgment procedure; conditions of transportation; inhuman and degrading treatment; structural problem; general measures; effective remedy; Stolypin carriage.

Citation

Oganessian T. (2020) Dostoinstvo lichnosti i vagonzaki: usloviya perevozki zaklyuchonnykh v russkoy literature i v pozitsiyakh Evropeyskogo Suda po pravam cheloveka [Human dignity and “vagonzaki”: conditions for transporting prisoners in russian literature and in the case-law of the European Court of Human Rights]. *Mezhdunarodnoe pravosudie*, vol. 10, no. 3, pp. 80–97. (In Russian).

References

- Applebaum E. (2015) *GULAG*, Motylev L. (transl.), Moscow: AST. (In Russian).
- Czepek J., Lubiszewski M. (2015) *Procedura wyroku pilotazowego w praktyce Europejskiego Trybunału Praw Człowieka* [Pilot judgment procedure in the case-law of the European Court of Human Rights], Warszawa: Wolters Kluwer. (In Polish).
- Filatova M., Butko A. (2020) *Usloviya sodержaniya pod strazhey: novyy rossiyskiy mekhanizm zashchity i praktika evropeyskikh stran. Reshenie Evropeyskogo Suda po pravam cheloveka po delu Shmelev i drugie protiv Rossii* [Conditions of detention: a new Russian remedy and the practice in European countries. Decision of the European Court of Human Rights in the case of *Shmelev and Others v. Russia*]. *Mezhdunarodnoe pravosudie*, vol. 10, no. 2, pp. 27–46. (In Russian).
- Ginzburg E. (1990) *Krutoy marshrut* [Steep route], Moscow: Sovetskiy pisatel'. (In Russian).
- Guberman I. (2007) *Progulki vokrug baraka* [Walking around the barracks], Moscow: Eksmo. (In Russian).
- Lishenkov A. (2003) *Stolypinskiy vagon* [Stolypin car], Saint Petersburg: Krylov. (In Russian).
- Maćkowiak M. (2016) *Instytucja wyroku pilotazowego w praktyce orzecniczej Europejskiego Trybunału Praw Człowieka* [Institute of pilot judgments in the case-law of the European Court of Human Rights]. *Folia Iuridica Universitatis Wratislaviensis*, vol. 5, no. 2, pp. 117–126. (In Polish).
- Pereverzin V. (2013) *Zalozhnik: istoriya menedzhera YUKOSa* [Hostage: The history of the Yukos manager], Moscow: Howard Roark. (In Russian).
- Solonevich I. L. (2005) *Rossiya v kontslagere* [Russia in a concentration camp], Moscow: RIMIS. (In Russian).
- Solzhenitsyn A. (1989) *Arhipelag GULAG* [The GULAG Archipelago], Moscow: Sovetskiy pisatel'. (In Russian).
- Stepanova (Shenmayer) N. G. (2011) *Pravovye osnovy upravleniya katorgoy v Sibiri v nachale XIX veka* [Legal basis of penal servitude control in Siberia in the beginning of the XIX century]. *Vestnik Irkutskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*, vol. 53, no. 6, pp. 248–256. (In Russian).
- Volkov S. (2003) *Dialogi s Isosifom Brodskim* [Dialogues with Joseph Brodsky], Moscow: Eksmo. (In Russian).
- Zhigulin A. V. (1989) *Chernye kamni: Avtobiograficheskaya povest'* [Black stones: The autobiographical novel], Moscow: Moskovskiy rabochiy. (In Russian).