

**ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«ВЕСТНИК ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»
№ 1 (41) — 2023**

**Статьи студентов и преподавателей
Юридического института
Российского университета транспорта
и других вузов**

Содержание

<i>Аветисян Г. К.</i> Миграционный учет иностранных граждан и лиц без гражданства в Российской Федерации	3
<i>Батусова В. А.</i> Правовые основы, порядок и регулирование развития транспортной системы России на основе проектного и программно-целевого подходов. Актуальные вопросы транспортной безопасности.....	6
<i>Балесная М. Г.</i> Проблемы правового регулирования безопасной международной перевозки груза на железнодорожном транспорте	12
<i>Гладилин Е. Э.</i> Нарушения механизмов защиты прав кредиторов и пути их разрешения	15
<i>Гладилин Е. Э.</i> Реструктуризация долгов и реализация имущества граждан как реабилитационно-ликвидационные процедуры.....	20
<i>Голубева М. Е.</i> Правовые основы применения проектного подхода в интересах обеспечения конкурентоспособности транспортной компании	25
<i>Кунгурина А. Ю., Киселева Т. С.</i> Онлайн-урегулирование трансграничных споров.....	29
<i>Лисова Л. Е.</i> Судебные приставы как правоприменительный орган судебной системы защиты прав предпринимателей	33
<i>Мезенцева А. И.</i> Публично-правовой режим осуществления ценообразования.....	41
<i>Миргородский С. Б.</i> Меняем или дополняем? Новые правила противопожарного режима, утвержденные постановлением Правительства РФ от 16 сентября 2020 года № 1479 «Об утверждении Правил противопожарного режима в Российской Федерации»	47
<i>Мозжерин В. С.</i> Порядок расследования транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте Российской Федерации и практика его применения.....	53
<i>Мозжерин В. С.</i> Специфика транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте Российской Федерации	61
<i>Невзорова Ю. А.</i> Система повышения квалификации для работников дорожного хозяйства в сфере применение новых технологий при реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги»	68
<i>Никулина В. П.</i> Обзор изменений в Федеральный закон от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» в интересах исполнителей/поставщиков	72
<i>Романов В. А.</i> Правовые основы корпоративного управления	78
<i>Селифанова Д. А.</i> Предпринимательское право в системе права Российской Федерации	82
<i>Сергута С. В.</i> Автономные суда и правовые проблемы при эксплуатации.....	86
Требования к материалам, представляемым для опубликования в приложении к журналу «Вестник Юридического института МИИТ»	95

Аветисян Г. К.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹
aaa_g99@mail.ru

Миграционный учет иностранных граждан и лиц без гражданства в Российской Федерации

Аннотация. Данная статья посвящена рассмотрению сущности и содержания миграционного учета иностранных граждан и лиц без гражданства в Российской Федерации. Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что миграционные потоки в условиях глобализации в настоящее время являются значительной проблемой для международного сообщества.

Ключевые слова: миграция; передвижение; миграционный учет; срок пребывания.

Миграция является одним из древнейших процессов, изучаемым практически на протяжении всей его истории. Термин «миграция» введен в оборот Э. Г. Равенштейном в конце XIX века, который понимал под этим термином процесс изменения места жительства человека как на постоянной, так и на временной основе. Свое значение этот термин сохранил в настоящее время и в общем смысле он означает перемещение или переселение [1].

Миграционный учет позволяет обеспечить гражданам реализацию их общепризнанного и закрепленного на внутригосударственном уровне права на свободу передвижения и выбор места жительства, придавая ему законный характер. Вместе с тем, миграционный учет имеет своей целью и реализацию национальных интересов России в сфере миграции, так как формирует административно-правовой механизм учета иностранных граждан и лиц без гражданства.

Реализация этого механизма дает возможность снизить уровень незаконной миграции, гарантировать соблюдение прав своих граждан и иностранных граждан, желающих заниматься трудовой или образовательной деятельностью на территории РФ.

Порядок осуществления миграционного учета иностранных граждан на территории Российской Федерации регламентируется Федеральным законом от 18 июня 2006 г. № 109-ФЗ «О миграционном учете иностранных граждан и лиц без гражданства в Российской Федерации»

Миграционный учет осуществляется в целях:

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин.**

1) создания необходимых условий для реализации гражданами Российской Федерации и иностранными гражданами своих прав и свобод, а также для исполнения ими возложенных на них обязанностей;

2) выработки и реализации государственной политики в сфере миграции;

3) формирования полной, достоверной, оперативной и актуальной информации о перемещениях иностранных граждан, необходимой для прогнозирования последствий указанных перемещений, а также для ведения государственного статистического наблюдения в сфере миграции;

4) планирования развития территорий РФ;

5) управления в кризисных ситуациях;

6) защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов граждан Российской Федерации и иностранных граждан, находящихся в Российской Федерации, а также в целях обеспечения национальной безопасности Российской Федерации и общественной безопасности путем противодействия незаконной миграции и иным противоправным проявлениям;

7) систематизации сведений об иностранных гражданах, находящихся в Российской Федерации (в том числе их персональных данных), и о перемещениях иностранных граждан;

8) решения других социально-экономических и общественно-политических задач.

Миграционный учет включает в себя:

1) регистрацию по месту жительства и учет по месту пребывания, а также фиксацию иных сведений, установленных Законом;

2) обработку, анализ, хранение, защиту и использование информации о количественных и качественных социально-экономических и иных характеристиках миграционных процессов;

3) ведение государственной информационной системы миграционного учета, содержащей сведения, предусмотренные настоящим Федеральным законом.

Реализация этого механизма дает возможность снизить уровень незаконной миграции, гарантировать соблюдение прав своих граждан и иностранных граждан, желающих заниматься трудовой или образовательной деятельностью на территории РФ.

Правовое регулирование миграционного учета иностранных граждан и лиц без гражданства в настоящее время регулируется значительным количеством федеральных законов и нормами подзаконных нормативных правовых актов, которые в совокупности образуют достаточную систему правового регулирования этих общественных отношений.

Основным органом, реализующим полномочия в сфере миграционного учета, является МВД России. Его территориальные органы непосредственно осуществляют миграционный учет иностранных граждан и лиц без гражданства и контролируют исполнение норм законодательства о ми-

грационном учете всех субъектов миграционных отношений. Полномочия по миграционному учету в отношении отдельных категорий граждан возложены на МИД России. При необходимости Президент РФ или Правительство могут возлагать полномочия в сфере миграционного учета и на иные органы исполнительной власти.

Срок временного пребывания иностранного гражданина в Российской Федерации определяется сроком действия выданной ему визы, за исключением случаев, предусмотренных Федеральным законом от 25 июля 2002 г. № 115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации».

В соответствии со ст. 5 Закона срок временного пребывания в Российской Федерации иностранного гражданина, прибывшего в Российскую Федерацию в порядке, не требующем получения визы, не может превышать девяносто суток суммарно в течение каждого периода в сто 80 суток.

При этом непрерывный срок временного пребывания в Российской Федерации указанного иностранного гражданина не может превышать 90 суток.

Литература

1. Зинченко, Н. Н. Международное миграционное право: основы теории и практики / Н. Н. Зинченко. — Москва, 2011.

Батусова В. А.,

студент Юридического института

Российского университета транспорта (МИИТ)¹

vikusek10@yandex.ru

Правовые основы, порядок и регулирование развития транспортной системы России на основе проектного и программно-целевого подходов. Актуальные вопросы транспортной безопасности

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы административно-правового регулирования общественных отношений, возникающих в процессе и по поводу обеспечения транспортной безопасности. Актуальность и практическая значимость исследования предопределена особой значимой транспортной безопасностью для оптимального функционирования экономики России, обеспечения национальной безопасности государства. Исходя из поставленной перед собой цели, заключающейся в выработке на основе системного правового анализа коллизий и пробелов законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности научно обоснованных предложений по совершенствованию системы административно-правовых актов в указанной сфере, решен ряд исследовательских задач. По результатам применения методологии формально-догматического подхода представлены результаты критического осмысления некоторых аспектов правового закрепления основ обеспечения транспортной безопасности, безопасности на транспорте, безопасности работников транспорта и пассажиров. Осуществлено сопоставление содержания применяемых в транспортном законодательстве правовых категорий «безопасность», «транспортная безопасность», «безопасность на транспорте», «безопасность населения на транспорте», что обеспечило возможность разграничения указанных понятий по различным основаниям, установления их существенных признаков. Применение указанного исследовательского инструментария, в наибольшей степени применимого для анализа публично-правовых институтов, позволило выявить отдельные противоречия и пробелы транспортного законодательства в части, урегулированной нормами публично-правового характера. По результатам исследования представлены выводы относительно значения эффективной системы правовых норм, обеспечивающих регулирование деятельности транспортного комплекса, сформулированы отдельные предложения по совершенствованию действующего транспортного законодательства, которые могут способствовать обеспечению безопасности в процессе функ-

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин.**

ционирования элементов транспортной системы России в современных условиях.

Ключевые слова: программно-целевой подход; проектный подход; развитие транспортной системы; правовое регулирование, государственная программа; государственное регулирование; целевые программы; международные стандарты; транспортная безопасность; безопасность на транспорте; безопасность населения на транспорте; транспортное законодательство.

Миссия транспорта — удовлетворение потребностей экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Четкое и однозначное понимание места и роли транспортного права в российской правовой системе имеет для будущих специалистов в области транспорта особое значение, поскольку от этого прямо зависит возможность адекватного его использования ими в процессе будущей деятельности, степень законности принимаемых ими управленческих решений.

Проектная деятельность — это уникальная деятельность, направленная на достижение заранее определенного результата, создание определенного уникального продукта или услуги.

Проект (от латинского — брошенный вперед) — это деятельность, имеющая начало и конец во времени, направленная на достижение заранее определенного результата/цели, создание определенного, уникального продукта или услуги, при заданных ограничениях по ресурсам и срокам, а также требованиям к качеству и допустимому уровню риска.

Основными признаками, которые отличают проект от других видов, деятельности являются:

- направленность на достижение конкретных целей с определенным началом и концом;
- ограниченная протяженность по срокам, стоимости и ресурсам;
- неповторимость и уникальность (в определенной степени);
- комплексность — наличие большого числа факторов, прямо или косвенно влияющих на прогресс и результаты проекта;
- правовое и организационное обеспечение — создание специфической организационной структуры на время реализации проекта.
- Проектная деятельность всегда имеет ряд ограничений:
- продолжительность проекта;
- наличие бюджета проекта;
- наличие ресурсов для проекта;
- уровень приемлемого риска в проекте;
- потенциальные социальные или экологические последствия проекта;
- законы, нормы и другие законодательные требования, необходимые для реализации проекта.

Порядок разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ утвержден постановлением Правительства РФ от 26 июня 1995 г. № 594 «О реализации Федерального закона “О поставках продукции для федеральных государственных нужд”».

Принятие и реализация приоритетных (национальных, федеральных, региональных и ведомственных) проектов регулируются Положением об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства РФ от 31 октября 2018 г. № 1288.

В связи с их значимостью общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как относительно самостоятельных комплексных образований соответственно российского законодательства и права. При этом активно используются средства как публично-правового, так и частноправового регулирования.

Таким образом, соотношение предусмотренных поименованным порядками и положениями процедур принятия и реализации государственных программ РФ, подпрограмм, федеральных и межгосударственных целевых программ, национальных проектов, а также приоритетных (национальных, федеральных, региональных и ведомственных) проектов, не говоря уже о федеральных адресных инвестиционных программах, установлено недостаточно четко.

Основными принципами проектной деятельности являются:

- принцип прогностичности, который обусловлен самой природой проектирования, ориентированного на будущее состояние объекта;
- принцип пошаговости, который предполагает постепенный переход от проектного замысла к формированию образа цели и образа действий. Причем каждое последующее действие основывается на результатах предыдущего;
- принцип нормирования является обязательным прохождением всех этапов создания проекта в рамках регламентированных процедур, в первую очередь связанных с различными формами организации мыслительной деятельности;
- принцип обратной связи, обусловлен необходимостью после осуществления каждой проектной процедуры получать информацию о ее результативности и соответствующим образом корректировать действия;
- принцип продуктивности подчеркивает прагматичность проектной деятельности, обязательность ее ориентации на получение результата, имеющего прикладную значимость;
- принцип культурной аналогии указывает на адекватность результатов проектирования определенным культурным образцам. Опасность получения проектного результата, лежащего вне культурного поля, снимается, если у участников проектной деятельности есть понимание того, что индивидуальное творчество лиц не является самодостаточным;

– принцип саморазвития касается как субъекта проектирования на уровне ветвящейся активности участвующих лиц, так и порождения новых проектов в результате реализации поставленной цели. Решение одних задач и проблем приводит к постановке новых задач и проблем, стимулирующих развитие новых форм проектирования.

Для того чтобы более точно понять суть проектирования, необходимо рассмотреть понятия близкими по смыслу и значению, такими как прогнозирование, планирование, конструирование:

– прогнозирование форма предвидения, благодаря которой возможно предположить возможную оценку будущего состояния объекта или определение условий достижения поставленных целей для достижения результатов;

– планирование — это научное и практическое обоснование определения целей, выявление задач, сроков, темпов, пропорций развития того или иного явления, его реализация;

– конструирование — это интеллектуальная деятельность, состоящая в целенаправленном построении в идеальной форме какого-либо объекта.

В целях нормативного обеспечения проектной деятельности в Российской Федерации издано постановление Правительства РФ от 31 октября 2018 г. № 1288, которым устанавливаются порядок и функциональная структура организации проектной деятельности, а также определены:

— единые подходы к проектной деятельности в Правительстве РФ;

— органы управления проектной деятельностью;

— последовательность действий;

— функции, полномочия и ответственность участников проектной деятельности в ходе инициирования, подготовки, реализации, мониторинга и завершения проектов.

К основным целям и задачам государственной программы «Развитие транспортной системы» относятся:

1) цели:

— ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;

— повышение доступности транспортных услуг;

— повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг;

— повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

2) задачи:

— развитие федеральных автомобильных дорог;

— развитие железнодорожных линий;

— повышение качественных характеристик внутренних водных путей;

— развитие аэропортовой сети;

— развитие высокоскоростного железнодорожного движения;

— развитие региональных и местных автомобильных дорог;

- государственная поддержка перевозок;
- развитие и обустройство международных транспортных коридоров;
- комплексное развитие крупных транспортных узлов;
- увеличение пропускной способности российских морских портов;
- обновление парков транспортных средств, транспортного флота;
- обеспечение безопасности транспортных процессов;
- повышение антитеррористической защищенности;
- совершенствование системы контроля безопасности.

Выбор направлений развития транспортной системы базируется на проекте Концепции долгосрочного социально-экономического развития России, бюджетном послании Президента РФ Федеральному Собранию, а также на широком спектре документов, определяющих перспективные направления развития общества и экономики России, ее регионов, отраслей экономики, транспортной системы страны в целом.

Необходимо помнить о том, что пандемия внесла существенные корректировки в развитие транспортной системы во всем мире. Анализируя влияние коронавируса на мировую экономику необходимо учитывать, что текущее развитие мировой экономики происходит в условиях глобализационных процессов, растущей интернационализации, либерализации, универсализации, модернизации, детерриториализации и информатизации. Наиболее очевидно затронутыми секторами стали те, которые прямо или косвенно связаны с перемещениями людей или которые предполагают их концентрацию. В контексте продолжающейся пандемии, основной удар, как в и случае предшествовавших пандемий XXI в., пришелся на авиационный транспорт.

Программно-целевой метод бюджетного планирования основан на системном планировании выделения бюджетных средств на реализацию утвержденных законом или нормативным актом целевых программ с использованием таких инструментов, как федеральные (долгосрочные) целевые программы; ведомственные целевые программы; программы.

Для установления целей программы (подпрограмм), которые должны быть одновременно и амбициозны, и достижимы, имеют определяющее значение приоритеты и цели государственной политики Российской Федерации в сфере транспорта.

Не стоит также забывать про безопасность на транспорте. В наше время все больше процветают террористические акты, диверсии и прочие неприятности на транспорте. Для предотвращения подобных катастроф и несчастных случаев необходимо принять ряд мер.

При организации деятельности по противодействию терроризму в России принимается во внимание внешний фактор распространения терроризма, заключающийся в наличии очагов террористической активности вблизи государственной границы Российской Федерации и границ ее союзников, а также стремление ряда иностранных государств, в том числе в рамках осуществления антитеррористической деятельности,

ослабить Россию и ее позицию в мире, установить свое политическое, экономическое или иное влияние в отдельных субъектах РФ.

Международным сообществом терроризм расценивается как угроза цивилизации, так как он направлен на подрыв территориальной целостности государств, их политической, экономической и социальной стабильности, а также представляет угрозу основополагающим правам и свободам человека и гражданина, включая право на жизнь.

Отмечается, что террористические и диверсионные акции (угон или захват транспортных средств — воздушных, морских и речных судов, автотранспорта, железнодорожного подвижного состава; взрывы в аэропортах, на железнодорожных вокзалах, портах, на транспортных средствах, на гидротехнических сооружениях и др.) по частоте проявлений и тяжким последствиям находятся на втором месте после чрезвычайных происшествий, вызванных техническим состоянием транспортных систем, но на первом по общественному реагированию.

Из-за высокой уязвимости, в сравнении со многими другими потенциальными целями, объекты транспорта особенно привлекательны для террористов, так как обычно приводят к большому количеству жертв, могут парализовать ключевые секторы экономики и вызвать серьезные общественные потрясения.

Высокая степень уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, обусловленная изначально их предназначением и, соответственно, открытостью к доступу неограниченному числу лиц, делают указанные объекты особенно привлекательными для террористов.

Балесная М. Г.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹
mariabalesnaya@mail.ru

Проблемы правового регулирования безопасной международной перевозки груза на железнодорожном транспорте

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению правового регулирования международных железнодорожных перевозок грузов. Особенностью правового регулирования перевозок грузов в межгосударственном сообщении является высокий удельный вес материально-правовых норм международного характера, а также наличие широкого комплекса норм внутригосударственного законодательства, специально сформулированных для вышеобозначенной цели. Делается попытка определить проблемы правового регулирования безопасной перевозки груза на железнодорожном транспорте при международной перевозке. Предлагаются пути разрешения существующих проблем.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; перевозка; перевозчик; грузоотправитель; грузополучатель; договор; ответственность.

Железнодорожный транспорт играет заметную роль в развитии всех сфер жизни общества, имея особое стратегическое значение для России. «Он является ведущим элементом транспортной системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также является самым доступным транспортом для миллионов граждан» [2].

При перевозке грузов железнодорожным транспортом, в настоящее время отношения регулируются Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации, устанавливающим условия организации и осуществления перевозок, в том числе грузовых. Железнодорожные перевозки грузов в международном сообщении выступают как составная часть международной транспортной системы.

«Специфика организации международных железнодорожных сообщений заключается в следующем. Так, при международных железнодорожных перевозках используется железная дорога не одного государства. Это требует скоординированных действий железных дорог сопредельных государств, учета несовпадающих параметров железнодорожной колеи стран

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова.**

Западной и Восточной Европы, разработки нормативной базы, регулирующей взаимоотношения железных дорог разных стран» [1].

Безопасность движения на железнодорожном транспорте — комплекс мер, направленных, в том числе на сохранность перевозимых грузов. Основным федеральным законом, который регулирует вопросы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, является Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Правовой проблемой при обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта является то, что нет федерального нормативно-правового акта, обобщающего основные нормы и правила поведения при международных перевозках железнодорожным транспортом. «Данная деятельность регулируется различными нормативно-правовыми актами и международными договорами, которые фактически, по своей сути, приблизительно напоминают нормы права, но фактически такими не являются. Фактически данный вид деятельности регулируется различными нормативно-правовыми актами, в том числе и международными или международными договорами» [3].

Основная проблема в разработке и реализации нормативно-правовой базы федерального значения заключается в том, чтобы разрабатывать и вводить применения данных норм и самого закона.

Что касается проблем международного публичного характера, то к ним относится, например, закрепление принципов международного использования территории, разработка стандартов обеспечения безопасности их эксплуатаций и осуществления перевозок и т.п.

Перевозки опасных грузов между странами, железные дороги которых являются участниками Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), но не являются участниками Содружества, регламентируются Правилами перевозок опасных грузов, а между государствами — участниками Содружества и странами, железные дороги которых не являются участниками СМГС, осуществляются на основе особых соглашений.

«Сам транспортный процесс должен быть предельно прост. Правовое регулирование, заключение договора перевозки, процесс выполнения перевозки, права и обязанности сторон, ответственность за нарушения договора перевозки — все должно быть четко сформулировано, и не допускать других толкований. Главное направление в международной железнодорожной перевозке грузов — это стремление в налаживании доверительных отношениях между перевозчиком и клиентурой» [4].

Так, правовое обеспечение деятельности транспорта представлено большим количеством национальных нормативно-правовых актов, а также совокупностью международных правовых норм. Причем нормы национального законодательства не всегда согласуются с международными правовыми нормами. Эта проблема на современном этапе требует наиско-

рейшего разрешения. Для этого необходимо глубже изучать и эффективнее использовать зарубежный опыт правового регулирования деятельности транспорта, а также международных транспортных организаций. Необходимо регулярно обновлять законодательство о железнодорожном транспорте, чтобы улучшить отрасль в т. ч. за рубежом.

Для решения вышеуказанных проблем необходимо:

– совершенствование таможенного и транспортного законодательства, разрабатываемого в новых условиях для обеспечения экономической безопасности России, содействия развитию международного рынка транспортных услуг;

– активно внедрять новые технологии, позволяющие оперативно предоставлять юридическую информацию на всех этапах железнодорожной перевозки международных грузов и их трансграничного перемещения.

Успешное решение вышеуказанных задач приведет к интеграции российской транспортной сети в общеевропейскую транспортную систему и развитию международных и транзитных грузоперевозок через территорию России. Это повысит конкурентоспособность и увеличит перевозки и дополнительную прибыль.

Литература

1. Аветиков, Д. Ф. Правовое регулирование транспортных перевозок: пассажирские и грузовые перевозки на железнодорожном транспорте / Д. Ф. Аветиков // Молодой ученый. — 2020. — № 48 (338).
2. Белов, И. В. Транспорт России: основные задачи и перспективы / И. В. Белов, В. А. Персианов // Железнодорожный транспорт. — 2019. — № 12.
3. Ноздрачев, А. Ф. Международное административное право / А. Ф. Ноздрачев, А. А. Мамедов // Административное право и процесс. — 2021. — № 9. — С. 4—10.
4. Сморчков, А. И. Международное транспортное право : учебно-практическое пособие / А. И. Сморчков. — Владимир : Изд-во ВлГУ, 2022.

Гладилин Е. Э.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Нарушения механизмов защиты прав кредиторов и пути их разрешения

Аннотация. Современное законодательство о банкротстве и судебная практика регламентируют обширный перечень правовых механизмов, которые защищают имущественные интересы кредиторов в рамках дел о несостоятельности. Учитывая специфику реабилитационной и ликвидационной направленности конкурсных отношений, данные механизмы могут иметь различную динамику трансформационного воздействия правовых норм. По мнению автора, необходимо остановиться именно на практическом ключе этих механизмов, рассмотреть основные из них и параллельно обозначить некоторые проблемы, связанные с их применением; после чего предложить нормативные варианты решения, имеющие направленность унификации, в контексте юридической техники.

Ключевые слова: банкротство; конкурсное право; должник; кредитор; несостоятельность; конкурсный механизм защиты прав; процедуры банкротства; субординация; аффилированность.

Необходимо отметить, что современное конкурсное право, так или иначе, направлено на соблюдение баланса имущественных интересов должника и кредитора, а также дуализм конечного результата отношений несостоятельности: восстановление платежеспособности должника и скорейшую реализацию конкурсной массы. Между тем на данный момент существуют такие проблемы, как недобросовестный захват контроля над деятельностью организаций (например, посредством заключения договоров займа, аффилированные с должником лица управляют юридически значимыми действиями, в том числе влияют на признаки банкротства и дальнейший ход процедур конкурса) [1]. Что касается критерия добросовестности, в контексте деятельности контролирующих лиц должника (КДЛ) — гражданин или организация, которые дают должнику обязательные указания или другими способами влияют на него, необходимо сказать, что отечественная цивилистическая доктрина неоднозначно отнеслась к использованию, как законодателем, так и судами, этого критерия. Так, О. В. Мазур в своем диссертационном труде отметил дифференциацию этой категории на субъективный и объективный элементы [2]. С. Ю. Чашкова, в свою очередь, отметила лишь субъективную составляющую с морально-нравственным уклоном, провоцирующим применение фикций [3].

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

Наконец, А. С. Мазур отметил, что детерминизм рассматриваемого механизма защиты прав и законных интересов кредиторов, также обусловлен частыми попытками (негативный аспект) аффилированных с должником лиц, увеличить объем кредиторской задолженности (искусственными путями) [4].

В связи с этим в настоящее время приобрел актуальность такой механизм, как субординация прав требований кредиторов, который представляет собой понижение очередности удовлетворения требований кредиторов, в силу определенных обстоятельств, как правило, связанных с противоправными действиями субъектного состава конкурсных отношений, включающего в себя КДЛ, недобросовестных кредиторов, управляющих, заинтересованных и аффилированных лиц и др. В конкурсном праве категория кредитора является шире, нежели аналогичная ей из общей и особенной частей гражданского права, и в то же время ретроспективной, поскольку охватывает гражданско-правовые обязательства; обязательства из публично-правовых отношений, связанных с выплатой обязательных платежей (налоги); обязательства перед работниками организации; ряд иных социальных выплат.

Стоит отметить, что в настоящее время действительно существует «практика» противоправных деяний, выраженная в сокрытии корпоративных отношений и их «выдача» под иные, регулируемые нормами гражданского права. Вместе с тем, хотелось бы отметить основную причину, по которой происходят описанные автором противоправные действия — дело в том, что ГК РФ в ст. 63 устанавливает правило, в соответствии с которым требования внешних кредиторов удовлетворяются первоочередно; в то время как сами учредители получают лишь ликвидационную квоту.

По справедливому убеждению А. И. Шайдуллина, важнейшим критерием разграничения кредиторов на внешних и внутренних, служит возможность реализации инвестированных средств в неограниченных рамках и, соответственно, дальнейшего извлечения прибыли. По вполне обоснованной позиции отечественного законодателя о том, что бенефициар юридических лиц должен нести бремя ответственности, выраженной в имущественных рисках — примечательно здесь сравнение с законодательством о банкротстве в США, где Закон о банкротстве (гл. 5) регламентирует качественно иной подход к конструкции субординации прав требований кредиторов — американский законодатель акцентирует внимание на том, что этот механизм реализуется судом в ответ на недобросовестное поведение кредиторов, меняя тем самым порядок очередности удовлетворения требований [URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/11/510> (дата обращения: 14 февраля 2023 г.)]. Нужно отметить, что в настоящее время отечественное законодательство о банкротстве не закрепляет конструкцию субординации прав требования кредиторов, а является результатом правоприменительной деятельности судебных инстанций. В то же время, Верховным Судом РФ предпринималась попытка консолидации оснований

и пределов реализации этого механизма (см. Обзор Верховного Суда РФ от 29 января 2020 г.).

Анализируя положения гл. 3.1 Закона о банкротстве, возникает ситуация, связанная с вопросом применения общих и специальных норм, в контексте механизма оспаривания сделок должника. При возникновении неординарных ситуаций, при которых невозможна квалификация отношений под диспозиции ст. 61.1—61.3 Закона о банкротстве, применяются общие правила о признании сделок недействительными, регламентированные гражданским законодательством (ГК РФ).

Примечательно, что именно такая позиция изложена в определении Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 9 марта 2021 г. № 307-ЭС19-20020(8,10) по делу № А56-18086/2016. Тем не менее в указанной позиции отсутствуют четкие критерии дифференциации так называемых «неординарных ситуаций», что крайне часто приводит к множеству противоправных деяний и злоупотреблений правом со стороны управляющих (в связи с этим нарушаются права и законные интересы кредиторов, поскольку продлеваются сроки исковой давности и происходит неосновательное обогащение; суды используют применение закона не единообразно и т.д.). Тем не менее в настоящее время практика идет по следующему пути: сделка может быть признана недействительной по основаниям, предусмотренным положениями ст. 168 ГК РФ, только в случае, если она выходит за пределы, установленные ст. 61.2—61.3 Закона о банкротстве (подозрительные сделки и сделки с предпочтением). Это прослеживается, в частности, в определениях Верховного Суда РФ от 28 апреля 2016 г. № 306-ЭС15-20034, от 31 августа 2017 г. № 305-ЭС17-4886 по делу № А41-20524/2016 и др. В этом контексте предлагается следующая авторская редакция ч. 3 ст. 61.2 Закона о банкротстве: «Сделка, совершенная должником в целях причинения вреда имущественным правам кредиторов, может быть признана арбитражным судом недействительной на общих основаниях гражданского законодательства в том случае, если превышены пределы, установленные пунктом 2 настоящей статьи».

Как отмечает Д. А. Рыков [5], в настоящее время существует проблема, связанная с определением понятия «аффилированное/заинтересованное» лицо, поскольку реализация защитного механизма кредиторов, выраженная в оспаривании сделок должника (ст. 61.2—61.3 Закона о банкротстве), называет заинтересованность в качестве основания признания сделки недействительной (особый конкурсный порядок), в целях возврата имущества в конкурсную массу и скорейшего удовлетворения требований кредиторов. Между тем ч. 1 ст. 19 Закона о банкротстве имеет множество бланкетных ссылок, а также не закрепляет понятия «аффилированное лицо»; с другой стороны, слишком расширенно интерпретирует субъектный состав заинтересованных лиц. Закон о банкротстве необоснованно чередует и смешивает понятия «заинтересованные лица» и «аффилированные лица»; рассмотрим некоторые позиции Верховного Суда РФ по этим во-

просам [Обзор судебной практики разрешения споров, связанных с установлением в процедурах банкротства требований контролирующих должника и аффилированных с ним лиц (утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 29 января 2020 г.)]:

1) невозможность субординации прав требования кредиторов лишь на основании аффилированности в единственном виде — только лишь при условии, что кредитор предоставил компенсационное финансирование под влиянием КДЛ;

2) на кредиторе лежит бремя опровержения разумных сведений относительно сделок, на основании которых заявлено требование о несостоятельности (мнимость).

В этом ключе предлагается изменение редакции ст. 53.2 ГК РФ, приведение понятия «аффилированности» к единообразному подходу и устранение бланкетных начал. Целесообразно изменить указанную норму следующим образом: аффилированные лица — это физические и юридические лица, способные оказывать как непосредственно, так и опосредованно влияние (контроль) на деятельность юридических и (или) физических лиц, преследуя реализацию своих личных интересов или интересов третьих лиц, противоречащих интересам юридического лица.

Резюмируя, целесообразно отметить, что данные механизмы связаны с контролем кредиторами активов должника, посредством мер, интерпретируемых Законом о банкротстве. Контроль активов, таким образом, может проявляться как статично (вследствие наложения моратория на долги; раскрытием конфиденциальной информации о финансово-хозяйственной деятельности), так и динамично (оспаривание неправомерных сделок должника; привлечение оценщиков и др.). Среди проблем выделено: отсутствие единообразного подхода нормативного закрепления понятия аффилированности; конкуренция общих и специальных норм при реализации механизма оспаривания сделок должника; ошибочная регламентация имущественного вреда, причиняемого управляющими. Вместе с тем, к каждой из проблем предложен путь решения, подкрепленный отечественной доктриной и судебной практикой; нужно сказать, что отмеченные пробелы требуют скорейшей унификации, в целях недопущения препятствования прокредиторской направленности конкурсных отношений.

Литература

1. Карапетов, А. Г. Стандарты доказывания: аналитическое и эмпирическое / А. Г. Карапетов, А. С. Косарев // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. — 2019. — № 5.
2. Мазур, О. В. Требование разумности в соотношении с требованием добросовестности в гражданском праве : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / О. В. Мазур. — Санкт-Петербург, 2012.

3. Чашкова, С. Ю. Применение категорий «добросовестность» и «разумность» при регулировании имущественных отношений супругов / С. Ю. Чашкова // *Законы России: опыт, анализ, практика.* — 2010. — № 9. — С. 47—52
4. Мазур, А. С. Способы противодействия недобросовестным кредиторам в делах о банкротстве заемщиков / А. С. Мазур // *Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА).* — 2020. — № 1(8). — С. 158—169.
5. Рыков, Д. А. Недействительность сделок должника в деле о банкротстве : гражданско-правовые аспекты : автореф. дис. канд. юрид. наук / Д. А. Рыков. — Красноярск, 2019.

Гладилин Е. Э.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Реструктуризация долгов и реализация имущества граждан как реабилитационно-ликвидационные процедуры

Аннотация. После перехода Российской Федерации на рыночную экономическую систему, институт несостоятельности (банкротства) стал одним из актуальнейших механизмов поддержания экономики. В статье анализируются две основные процедуры, установленные законодательством о банкротстве граждан — реструктуризация долгов и реализация имущества. Рассматриваются этапы, особенности проведения этих процедур, а также специфика правовых последствий их проведения.

Ключевые слова: банкротство; конкурсное право; должник; кредитор; несостоятельность; реструктуризация долгов; реализация имущества; процедуры банкротства.

Одной из основных процедур, применяемых в делах о несостоятельности (банкротстве) граждан, является реструктуризация долгов. Нормативно-правовая регламентация этого аспекта отражена в ст. 213.11—213.23 Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)». Стоит отметить, что именно в этой процедуре преобладает реабилитационная направленность — восстановление платежеспособности гражданина, вследствие которой будут удовлетворены совокупные требования кредиторов. Как отмечает О. Н. Васильева, субъектный состав рассматриваемых конкурсных отношений может преследовать и иные цели; также ученый отмечает основную суть законодательной регламентации рассматриваемой процедуры — «облегчение исполнения обязательств перед кредиторами» [1]. Между тем, исходя из того, что законодатель устанавливает требования для проведения процедуры реструктуризации долгов, целесообразно полагать, что она не является обязательной — потенциально возможен переход к реализации имущества гражданина. Так, требования для проведения искомой процедуры следующие:

- 1) должник должен иметь проверенный источник поступления денежных средств (обеспечительно-гарантийный механизм) [2];
- 2) в отношении должника ранее не проводились процедуры реструктуризации долга (восемь лет), несостоятельности (банкротства) (пять лет);

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

3) у лица отсутствуют последствия реализации привлечения к административной ответственности по составам порчи, хищения и уничтожения чужого имущества (в течение трех лет);

4) отсутствие судимостей по категориям экономических преступлений.

Примечательным аспектом рассматриваемого субинститута конкурсных отношений является то, что арбитражный суд компетентен, списать ту денежную сумму, которую физическое лицо объективно не может погасить — налицо очередной аспект продолжниковой направленности отечественного законодательства о несостоятельности (банкротстве). В то же время, при отсутствии хотя бы одного из вышеперечисленных критериев, введение процедуры реструктуризации долгов представится невозможным. Вместе с тем нельзя не отметить проявления прокредиторской направленности — суды неоднократно отмечали, что одного лишь факта наличия источника дохода у физического лица не означает возможность введения данной процедуры [определение Верховного Суда РФ от 2 октября 2017 г. № 309-ЭС17-13517 по делу № А07-26772/2015]. В связи с этим судебная практика интерпретирует нам критерий сопоставимости доходов должников с имеющимися обязательствами перед кредиторами [определение Верховного Суда РФ от 26 июля 2017 г. № 309-ЭС17-9028 по делу № А76-32418/2015].

Нормативно-правовая дефиниция содержится в статье 2 Закона о банкротстве; исходя из этой нормы, целесообразно утверждать о том, что реструктуризация предполагает заключение между должником и кредитором соглашения об изменении долга, его размеров или графика и объема платежей, отмене пени и штрафов за просрочку.

Процедура реструктуризации вводится посредством соответствующего определения арбитражного суда (ст. 216.6 Закона о банкротстве). Комплексный анализ этой процедуры К. С. Кондратьевым и А. И. Гройсбергом, позволяет сформулировать следующие этапы реструктуризации долгов:

1) введение процедуры реструктуризации арбитражным судом;

2) осуществление публикации информации об обоснованности введения процедуры реструктуризации долгов;

3) осуществление непосредственного информирования лиц (вручение уведомлений);

4) разработка плана реструктуризации долгов, с дальнейшим его представлением собранию кредиторов для утверждения;

5) утверждение плана реструктуризации долгов арбитражным судом;

6) реализация плана реструктуризации долгов;

7) завершение процедуры, при взаимодействии должника с финансовым управляющим — последний, в свою очередь, представляет соответствующий отчет собранию кредиторов и арбитражному суду [3].

В соответствии со ст. 213.17 Закона о банкротстве сроки реабилитации физического лица, при процедуре реструктуризации долгов, ограничены тремя годами. Примечательно, что законодатель не стал ставить в зависи-

мость введение этой процедуры, от согласия собрания кредиторов — достаточно лишь соответствующего определения арбитражного суда. Далее необходимо выделить правовые последствия, возникающие для гражданина после вынесения судебного решения:

1) все финансовые санкции (проценты, неустойки и др.) прекращают свое начисление по соответствующим обязательствам, за исключением текущих платежей;

2) автоматическое снятие ограничений по распоряжению имуществом, за исключением механизмов, введенных в рамках дела о несостоятельности (банкротства) физического лица;

3) кредиторы получают правомерную возможность внесения требований только через субинститут очередность и посредством занесения их в реестр;

4) исполнение по исполнительным документам по имущественным взысканиям, по делам об истребовании имущества из чужого незаконного владения, о взыскании алиментов и по требованиям об обращении взыскания на заложенное жилое помещение в рамках исполнительного производства в силу п. 5 ст. 61 Федерального закона от 16 июля 1998 г. № 102-ФЗ «Об ипотеке (залоге недвижимости)»;

5) сроки исполнения обязанности по уплате обязательных платежей считаются наступившими (на дату вынесения определения).

Ключевую роль в рассматриваемой процедуре, занимает особый документ — план реструктуризации долгов, его целесообразно рассматривать с двух позиций — как собственно документ, а также как сделку (обе позиции не являются взаимоисключающими и их выделение имеет доктринальный аспект). Если рассматривать этот документ, как сделку, то она является своеобразным юридическим фактом, порождающим взаимные права и обязанности у всего субъектного состава, участвующего в конкурном правоотношении. Срок исполнения плана реструктуризации долгов составляет три года, его составление отведено как должнику, так и комитету кредиторов. Интересным аспектом является то, что может быть представлено сразу несколько проектов документа, для его утверждения финансовым управляющему, который назначается в обязательном порядке. В случае если не представлен ни один проект (срок 10 дней), арбитражный суд выносит определение о переходе к реализации имущества гражданина. Примечательно также то, что первоначально проект плана должен быть одобрен кредиторами на собрании (необходимо кворум 2/3 голосов).

Резюмируя, стоит отметить, что реструктуризация долгов является реабилитационной процедурой, которая направлена на обеспечение баланса интересов лиц, участвующих в деле о несостоятельности (банкротстве). Однако данный субинститут имеет ряд теоретических и практических проблем связанных с его реализацией — некоторые из них были отмечены нами в описательной части, однако целью было лишь дать общую характеристику этой процедуры, в связи с иным объектом диссертационного

исследования. В этой связи, переход к реализации имущества гражданина в деле о несостоятельности (банкротстве), может быть осуществлен как вне, так и в ходе процедуры реструктуризации долгов.

Вопрос о направленности процедуры реализации имущества гражданина по-прежнему остается спорным — ряд ученых полагает, что ему свойственна реабилитационные черты. Так, профессор В. Ф. Попондопуло считает, что основной целью этой процедуры является восстановление платежеспособности должника и последующее исполнение требований кредиторов. При этом в отличие от конкурсного производства в отношении юридических лиц, которое практически всегда заканчивается ликвидацией, в случае реализации имущества гражданина, должник продолжает участвовать в экономическом обороте [4]. Стоит отметить, что это является одним из критериев различия процедур банкротства физических и юридических лиц. В этой связи, к юридическим лицам могут быть применены в корне иные процедуры (наблюдение, финансовое оздоровление, внешнее управление и др.). Возвращаясь к вопросу о направленности реализации имущества гражданина, признанного банкротом, целесообразно утверждать о том, что назвать эту процедуру ликвидационной, было бы методологически неверно — ряд ученых говорит о ее «идентичности конкурсному производству». Так, В. В. Витрянский утверждает о схожести методологического и понятийного аппарата, а также об однородности нормативного регулирования из общей части Закона о банкротстве; более того, ученый отмечает вспомогательный характер этой процедуры. Другие отечественные ученые, в частности А. В. Захряпин и П. А. Фоминов, утверждают об относительной тождественности некоторых норм о конкурсном производстве.

Этапы реализации имущества граждан в ходе несостоятельности, в соответствии с их хронологической последовательностью:

1) этап формирования конкурсной массы — основная роль здесь отводится финансовому управляющему, который лично проводит опись и оценку имущества (за исключением того, которое не подлежит включению в конкурсную массу); его действия также могут быть оспорены кредиторами;

2) этап реализации конкурсной массы — посредством торгов продается имущество, включенное в конкурсную массу; тип торгов (открытые или закрытые) зависит от самого имущества, тогда как в случае не продажи оно возвращается физическому лицу, посредством акта приема-передачи;

3) этап удовлетворения требований кредиторов — после реализации имущества и посредством полученных с торгов денежных средств, в порядке очередей, удовлетворяются требования кредиторов;

4) этап завершения реализации имущества и вынесения арбитражным судом определения завершения процедуры реализации имущества гражданина.

Таким образом, банкротство физического лица включает в себя такие стадии, как предбанкротный этап, подачу заявления в арбитражный суд, реструктуризацию долгов, реализацию имущества и мировое соглашение. Примечательно, что однозначно факультативным этапом по делам о банкротстве, является именно мировое соглашение, которое может быть заключено в ходе реструктуризации долгов и реализации имущества. Между тем, вопрос о вспомогательном характере двух основных процедур, по-прежнему остается дискуссионным в отечественной доктрине конкурсного права. Однако целесообразно утверждать о реабилитационном характере всех процедур, что отражает продолжниковую направленность правовых положений, регламентирующих несостоятельность (банкротство) физических лиц в Российской Федерации.

Литература

1. Васильева, О. Н. Процедуры, применяемые в деле о несостоятельности (банкротстве) физического лиц / О. Н. Васильева // Правовой альманах. — 2021. — № 5(9).
2. Кондратьев, К. С. Особенности проведения процедуры реструктуризации задолженности физического лица в деле о банкротстве / К. С. Кондратьев, А. И. Гройсберг // Вестник Пермского университета. Юридические науки. — 2016. — № 4.
3. Кондратьев, К. С. Особенности проведения процедуры реструктуризации задолженности физического лица в деле о банкротстве / К. С. Кондратьев, А. И. Гройсберг // Вестник Пермского университета. Юридические науки. — 2016. — №4. — С. 418—425.
4. Попондопуло, В. Ф. Банкротство. Правовое регулирование : научно-практическое пособие / В. Ф. Попондопуло. — Москва : Проспект, 2016.

Голубева М. Е.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Правовые основы применения проектного подхода в интересах обеспечения конкурентоспособности транспортной компании

Аннотация. Актуальность вопросов правового регулирования и прикладной деятельности в интересах определения эффективных направлений и способов обеспечения транспортной компании в последнее время — в связи с увеличенным санкционным давлением на Россию и негативным влиянием на экономику актуальность возросла. Целью подготовки статьи стало критическое осмысление с использованием методик системно-правового анализа нормативно-правовой базы и организационных условий проектной деятельности, направленной на повышение конкурентоспособности транспортной компании. Применение методик формально-догматического анализа привело к выводу о наличии пробелов и противоречий в системе правовых актов, регулирующих проектную деятельность в области осуществления перевозок. По результатам применения методов сравнительно-правового исследования на основе анализа, опыта зарубежных компаний сделаны выводы относительно применимости некоторых форм осуществления проектной деятельности в целях обеспечения конкурентоспособности транспортных холдингов и компаний. Полученные в процессе исследований результаты могут послужить основой для дальнейшей научной проработки проблемы и формулирования на этой основе предложений по совершенствованию методик проектной деятельности в транспортных компаниях.

Ключевые слова: правовое регулирование; проектный подход; конкурентоспособность; транспортная компания.

Решение стратегических задач развития территории, таких как модернизация и перевод ее экономики на инновационный вектор, предполагает необходимость поиска эффективных моделей управления, адекватных современным рыночным условиям. При этом важную роль в данных процессах играет повышение эффективности управления, ориентированное на концентрацию и рациональное использование ограниченных ресурсов — финансовых, инвестиционных, человеческих, управленческих. Как свидетельствует успешный мировой опыт, решению указанных проблем спо-

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин.**

способствует внедрение в деятельность компаний проектного подхода к управлению.

В соответствии с предполагаемой политикой развития — как на законодательном уровне, так и на технологическом — Государство настроено разрабатывать новые и поддерживать существующие нормативно-правовые акты, нацеленные на обеспечение устойчивой стабильности и долгосрочного совершенствования транспортной сферы России.

«Грузовладельцам должны быть обеспечены: повышение транспортной доступности территорий, производственных, коммерческих и деловых центров, существующих и перспективных минерально-сырьевых центров, а также рынков сбыта, в том числе экспортных; повышение доступа к полному объему транспортно-логистических услуг, позволяющих расширить экономические связи для реализации продукции на новых рынках сбыта; повышение качества и доступности транспортно-логистических услуг для потребителей за счет достижения рационального баланса между тарифами, объемом и качеством транспортных услуг; повышение финансовой доступности транспортно-логистических услуг через обеспечение сбалансированных тарифов, позволяющих достичь конкурентного уровня транспортных издержек в стоимости конечной продукции; повышение скорости движения грузов, предсказуемости сроков доставки, надежности транспортных связей, что обеспечит повышение конкурентоспособности российской продукции на внутреннем и внешнем рынках; безопасность перевозки и сохранность груза.

Предприятиям транспортной отрасли и их инвесторам должны быть созданы условия для: повышения производительности труда и снижения себестоимости транспортных услуг; повышения фондоотдачи инфраструктуры транспорта; снижения энерго- и углеродоемкости; повышения инвестиционной привлекательности транспортной отрасли» [Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года].

На основе вышесказанного будет проанализирован текущий принцип транспортного регулирования и приведен в сопоставление с перспективами улучшения ситуации согласно стратегии развития.

На текущий момент, в соответствии с принятыми нормативными регуляторами в России доступность определенных рынков сбыта транспортно-логистических услуг ограничен. Транспортным компаниям и перевозчикам довольно затруднительно получить доступ и наладить перспективное бесперебойное сотрудничество как с, например, минерально-сырьевыми центрами или государственными предприятиями, обеспечивающими такие важные составляющие общественной жизни, как тепло- и электроснабжение — как правило, логистика запасных частей или носителей для такого рода предприятий требует оформления труднодоступных разрешений при относительно невысокой стоимости перевозок подобных грузов.

Данный факт негативно влияет на инвестиционную привлекательность подобных проектов для транспортно-экспедиционных компаний ввиду низкой гибкости в части обеспечения парка транспорта соответствующей документацией.

Согласно политике транспортного развития России в течение ближайших лет мы сможем наблюдать упрощение подобных процессов и, вероятно, государственную поддержку бизнеса, готового работать в столь непростых сегментах рынка.

С точки зрения правового регулирования, непосредственное внесение соответствующих изменений в транспортное законодательство РФ, как например поддержка транспортно-логистического сегмента бизнеса под надзором органов государственной власти может поспособствовать развитию положительной инвестиционной тенденции в стране в ближайшие года, и, как следствие — рост скорости развития энергетической сферы внутри страны.

С началом усиленного санкционного давления на Государство данная политика являет собой надежный и перспективный сценарий для развития отечественного рынка транспортных услуг, влекущего за собой улучшение экономической среды, общественной жизни и рост инвестиционной привлекательности энергетических проектов для логистики.

Текущая ситуация в мире создает принципиально новую обстановку на рынке транспортно-логистических услуг и открывает просторы для развития данного сегмента бизнеса на долгие годы.

Однако, опираясь на план развития данной отрасли в нашей стране, невозможно отрицать, что такого рода скорые изменения должны повлечь за собой перестройку правовой системы на транспорте для обеспечения юридически защищенной от внешнего давления транспортной сферы с благоприятными тенденциями роста в дальнейшем, ведь, в случае возврата на рынок иностранных операторов транспортных услуг, отечественные поставщики, грузоперевозчики и грузовладельцы должны быть готовы к агрессивной конкуренции и иметь возможность в полной мере реализовать проекты по оптимизации логистических цепей для повышения собственной конкурентоспособности в этих условиях.

Как пример правового обоснования необходимости развития проектного подхода в транспортной компании можно привести законодательно обоснованный переход от импорта товаров и услуг к совершенствованию внутрироссийской сферы оборота транспорта и товаров.

Предлагаю рассмотреть перспективу развития параллельного импорта в Россию на фоне сложившейся экономико-политической ситуации.

Согласно Федеральному закону от 28 июня 2022 г. № 213-ФЗ «О внесении изменения в статью 18 Федерального закона “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации”» был легализован параллельный импорт входящего потока товаров широкого спектра без разрешения на то правообладателя.

Данное направление, несмотря на внешние факторы, обуславливающие такое решение со стороны России, является, несомненно, привлекательным для бизнеса, а также выступает стимулирующим фактором для создания и реализации проектов транспортных компаний, направленных на ввоз, консолидацию и дистрибуцию импортируемых товаров.

Если провести корреляцию между политикой Российской Федерации, направленной на развитие и поддержку общества и, в том числе, предпринимателей и бизнесменов, обеспечивающих оказание и развитие транспортно-логистических услуг, то мы можем ожидать также государственную поддержку и обновление транспортного регулирования со стороны властей в части обеспечения устойчивого грузопотока, например, упрощение статей законодательства РФ, касающихся импорта товаров из-за рубежа.

Таким образом, мы можем подвести итог о том, что в текущих реалиях тема правового обоснования применения проектного подхода в интересах обеспечения конкурентоспособности транспортной компании является, как никогда, актуальным вопросом, от решения которого зависит благосостояние жителей нашей страны.

Кунгурина А. Ю., Киселева Т. С.,
студенты Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Онлайн-урегулирование трансграничных споров

Аннотация. В статье анализируются степень правового урегулирования разрешения трансграничных споров онлайн, рассматриваются особенности данной процедуры. В ходе научного исследования проанализирована степень разработанности законодательной базы для разрешения международных частноправовых споров с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». В результате дана оценка правового регулирования и предложен способ совершенствования разрешения трансграничных споров онлайн.

Ключевые слова: право; международное частное право; трансграничные споры; разрешение трансграничных споров.

В период распространения коронавирусной инфекции COVID-19, ввиду ограничений на передвижение граждан, самоизоляции, появилось необходимость организации рассмотрения трансграничных споров онлайн. Так, указанные обстоятельства способствовали развитию информационных технологий, а усложнение и цифровизация трансграничных отношений выступили безусловным стимулом к развитию и популяризации онлайн-механизмов разрешения споров.

Пандемия, ограничительные меры, препятствующие свободному выезду за границу, положили начало урегулирования споров с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», что в свою очередь отразилось и на законодательстве, поскольку ранее разрешения споров онлайн не предполагалось. Фактическое появление нового способа их урегулирования привело к совершенствованию правовых актов в данной сфере.

Онлайн технологии стали активно применяться при урегулировании споров в различных правоотношениях: потребительских, межгосударственных и иных конфликтов.

В нашей работе мы более подробно рассмотрим онлайн урегулирование трансграничных споров. Обозначенная тенденция к популяризации онлайн-разрешения трансграничных споров небезосновательна, а урегулирование их подобным образом способствует упрощению взаимодействия участников трансграничных отношений, в том числе за счет сокращения временных и денежных затрат сторон.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Ю. А. Тарасенко.**

Западными юристами и практиками онлайн-урегулирование споров рассматривается как онлайн-эквивалент методов альтернативного урегулирования споров, включающих в себя:

- переговоры;
- медиацию;
- третейский суд.

Возможно и сочетание всех этих трех подходов. Внедрение инновационных технологий позволяет значительно расширить возможности этих процедур.

Обратимся к практике онлайн-разрешения трансграничных споров в зарубежных странах. Так, в Индии с принятием в 2000 г. Закона об информационных технологиях электронная коммерция и технологии электронного правительства в Индии обрели правовую основу и привели к внесению изменений в арбитражное законодательство со стандартами ЮНИСТРАЛ.

В США процедуры онлайн-урегулирования споров применяются еще с 1996 г. в сфере распределения доменных имен. Политика разрешения конфликтов в области доменных имен США (*Uniform Domain Name Dispute Resolution Policy*) позволяет владельцам торговых марок эффективно бороться с киберсквоттингом (регистрация доменных имен, содержащих торговую марку, принадлежащую другому лицу, с целью их дальнейшей перепродажи или недобросовестного использования). Данная Политика используется для разрешения споров между владельцами товарного знака и теми, кто зарегистрировал доменное имя в недобросовестных целях.

Проанализировав настоящее законодательство, мы пришли к заключению, что урегулирование споров, осложненных иностранным элементом, при помощи информационно-телекоммуникационной сети Интернет является неразвитым в Российской Федерации, а нормативная база для разрешения конфликтов данным способом практически полностью отсутствует. Так, ГК РФ не содержит норм об урегулировании международных частных правовых споров дистанционно. Федеральный закон от 29 декабря 2015 г. № 382-ФЗ «Об арбитраже (третейском разбирательстве) в Российской Федерации» в ч. 4 ст. 27 предусматривает возможность проведение слушания дела путем использования систем видео-конференц-связи по соглашению сторон. В нынешнее время в Российской Федерации порядок разрешение споров онлайн стремительно развивается, с учетом, как зарубежного опыта, так и особенностей национального законодательства.

В целях всестороннего раскрытия заявленной темы рассмотрим международные акты в сфере онлайн урегулирования трансграничных споров. Так, следует отметить отсутствие специализированных международно-правовых актов в данной сфере. Действующие международные договоры, посвященные альтернативным способам разрешения споров, не содержат условий, позволяющих прямо установить их применимость к случаям разрешения споров онлайн.

Однако данное направление стремительно развивается, что следует из разработанных в 2017 г. Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) Технических комментариев по урегулированию споров в режиме онлайн [URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/17-00384_r_ebook_technical_notes_on_odr.pdf]. Данные комментарии не обладают юридической силой и носят рекомендательный характер, что не позволяет рассматривать их в качестве международного акта. Несмотря на это, Технические комментарии по урегулированию споров в режиме онлайн отражают подходы и принципы к разрешению споров таким способом, предназначаются для использования в связи со спорами, возникающими из трансграничных договоров купли-продажи или договоров о предоставлении услуг с низкой стоимостью, заключаемых с использованием электронных средств связи, а также охватывают рассмотрение спора омбудсменом или комиссией по рассмотрению жалоб, переговоры, согласительную процедуру, посредничество, содействие урегулированию, арбитраж и другие).

Так как международные договоры, регулирующие онлайн трансграничные споры, отсутствуют, то соответственно большую роль в данном вопросе имеют законодательство государств и международных организаций. В настоящее время такие акты приняты Европейским Союзом. Среди них Директива Европейского Союза «Об альтернативном разрешении споров с участием потребителей», Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза от 21 мая 2013 г. № 524/2013 «Об онлайн урегулировании потребительских споров», которые действуют исключительно для разрешения споров, возникающих в связи с продажей товаров или предоставлением услуг в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на территории Европейского Союза.

Директива Европейского Союза «Об альтернативном разрешении споров с участием потребителей» (далее — Директива) закрепляет необходимость публикации списка национальных институтов (платформ) по альтернативному урегулированию споров, в том числе трансграничного характера. Директива содержит принципы функционирования европейской системы, определяют механизм обращения к конкретным национальным институтам по разрешению (урегулированию) частноправовых споров с участием потребителей.

Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза от 21 мая 2013 г. № 524/2013 содержит основные понятия «договора онлайн-продажи или обслуживания», «потребителя», направлен на регулирование деятельности Платформы разрешения споров онлайн (Платформа ODR), представляющей собой интерактивный веб-сайт с общей информацией о внесудебном разрешении договорных споров между продавцами и потребителями, возникающих из договоров онлайн-продаж и обслуживания. Используя указанный веб-сайт, можно подать жалобу, заполнив электрон-

ную форму с приложением всех необходимых документов, а также направить ее необходимому органу для рассмотрения в течение 90 календарных дней (п. «а», ст. 10 Регламента).

В соответствии с ч. 2 ст. 14 Регламента Продавцы, созданные в рамках Союза, участвующие в договорах онлайн-продаж или обслуживания, должны информировать потребителей о существовании платформы ODR и возможности использования платформы ODR для разрешения своих споров. Они должны предоставить электронную ссылку на платформу ODR на своих веб-сайтах и, если предложение сделано по электронной почте, в этом электронном письме. При этом за потребителем сохраняется возможность обращения в национальные суды за защитой своих прав и законных интересов.

Кроме указанных актов, подлежит применению национальное законодательство Европейского Союза, определяющее порядок функционирования институтов (платформ) по онлайн-урегулированию споров, функционирующих на территории соответствующего государства, а также устанавливает ответственность за неисполнение обязательных требований.

Также сам процесс рассмотрения конкретного спора с использованием Платформы определяется регламентами (правилами) конкретной Платформы. Однако правила таких платформ не должны противоречить основополагающим актам Европейского Союза и применимому национальному законодательству соответствующего государства.

Разрешение трансграничных споров онлайн возможно и при помощи использования негосударственных источников (*lex mercatoria*). Такие нормы могут применяться, если они соответствуют принципам и основным положениям системы онлайн урегулирования трансграничных споров, установленным на законодательном уровне.

Таким образом, в настоящее время наблюдается острая необходимость разработки отдельных международно-правовых актов, национального законодательства для детальной регламентации онлайн-урегулирования трансграничных споров. Следует отметить, что в некоторых зарубежных странах, международных объединениях разрешение споров подобным образом уже достаточно развито и широко применяется на практике.

Считаем необходимым внесение дополнений в раздел VI ГК РФ, иные федеральные законы в области международного частного права для регламентации возможности разрешения международных частноправовых споров онлайн. Данные меры позволят упростить взаимодействия участников трансграничных отношений, а также сократить временные и денежные затраты сторон. В условиях цифровизации считаем данные меры необходимыми и способствующими совершенствованию процессов разрешения споров.

Лисова Л. Е.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Судебные приставы как правоприменительный орган судебной системы защиты прав предпринимателей

Аннотация. Значимость действий судебных приставов трудно переоценить. Законодатель, принимая законы, подзаконные акты, совершенствует саму систему принудительного исполнения судебных актов с учетом сложившейся практики судов всех инстанций. Также законодатель гарантирует правовую защиту судебного пристава-исполнителя. В настоящей статье приведен анализ нарушений, допущенных судебными приставами-исполнителями, и их ответственности при выполнении в рамках служебных полномочий конкретной функции и задачи ФССП России, сформулированной в ст. 6.5 Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 118-ФЗ «Об органах принудительного исполнения Российской Федерации», в Указе Президента РФ от 13 октября 2004 г. № 1316 «Вопросы Федеральной службы судебных приставов»: организация и осуществление принудительного исполнения судебных актов судов общей юрисдикции и арбитражных судов, а также актов других органов, предусмотренных законодательством РФ об исполнительном производстве.

Ключевые слова: судебный пристав-исполнитель; исполнительный документ; исполнительное производство; исполнительский сбор.

Проанализируем действие судебных приставов-исполнителей на примере дела № А76-887/2022. Так, налоговый орган в адрес предпринимателя по результатам выездной налоговой проверки составил акт и выставил требование о доначислении налогов, сборов, пеней на сумму 3 млн руб. Не согласившись с решением налогового органа, предприниматель обжаловал решение налогового органа в вышестоящую инспекцию, а затем в суд. По результатам рассмотрения дела арбитражным судом акт налогового органа отмен судом на сумму 3 млн руб.

За время рассмотрения дела в арбитражном суде налоговый орган передал судебным приставам-исполнителям на взыскание с предпринимателя вышеуказанную сумму. Судебные приставы-исполнители возбудили исполнительное производство, наложили арест на распоряжение квартирой предпринимателем, отправили в банк предпринимателя инкассовые поручения на взыскание задолженности, приняли решение о взыскании исполнительского сбора.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, профессор **Е. А. Нестеров.**

Несмотря на решение суда о признании недействительным решения налогового органа и отмене доначисленных налогов, сборов, пеней, судебными приставами-исполнителями не снят арест на пользование квартирой, не отозвано инкассовое поручение из банка предпринимателя, не перечислены в налоговый орган денежные средства предпринимателя, взысканные в рамках исполнительного производства, не отменен исполнительский сбор.

В ответ на жалобу вышестоящему приставу-исполнителю предприниматель получил формальную отписку об отказе в рассмотрении жалобы по существу.

И только после подачи жалобы не действия судебных приставов-исполнителей в арбитражный суд часть нарушенных прав предпринимателя была восстановлена.

В данном случае бездействие судебных приставов-исполнителей, в данном случае — это несвоевременное прекращение исполнительного производства, невозвращение исполнительского сбора, отсутствие действий по отмене ранее установленных ограничений и запретов. Действия судебных приставов-исполнителей, нарушающие федеральное законодательство, — это наложение ареста на имущество должника, при наличии договоренности между взыскателем и должником о принятии обеспечительных мер.

По нашему мнению, в рассматриваемом случае имеет место ряд нарушений федерального законодательства:

— судебным приставом-исполнителем Снежинского ГОСП УФССП России по Челябинской области не сняты ограничения пользования расчетным счетом предпринимателя в сумме 2 млн руб.;

— в адрес предпринимателя не поступило постановления о прекращении исполнительного производства;

— действия судебного пристава-исполнителя в части наложения ареста на квартиру 30 декабря 2020 г., т.е. через неделю после получения приставом решения суда об отмене исполнительного документа, необоснованно ограничивают право собственности и нарушают нормы права: п. 7 ч. 1 ст. 64, п. 5 ч. 3 ст. 68, ч. 1 ст. 80 Федерального закона от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве»;

— предприниматель не получал постановления о взыскании исполнительского сбора и в связи с этим не имеет возможности его обжалования;

— не возвращены необоснованно и незаконно взысканные денежные средства в виде исполнительского сбора и сумма, взысканная в рамках исполнительного производства, не передана в налоговый орган.

В соответствии с п. 5 ч. 2 ст. 43 Федерального закона «Об исполнительном производстве» исполнительное производство прекращается судебным приставом-исполнителем в случае отмены или признания недействительным исполнительного документа, на основании которого возбуждено исполнительное производство.

Из положений Закона следует, что при прекращении основного исполнительного производства по основанию, установленному п. 5 ч. 2 ст. 43 Закона, судебный пристав-исполнитель не взыскивает с должника расходы на совершение исполнительных действий и исполнительский сбор, наложенный в процессе исполнения исполнительного документа.

Согласно п. 2 ч. 10 ст. 112 Закона исполнительский сбор возвращается должнику в полном объеме в случаях отмены исполнительного документа.

Признание недействительным исполнительного документа, на основании которого судебным приставом-исполнителем было возбуждено исполнительное производство, означает неправомерность применения меры принудительного исполнения в виде наложения запрета на снятие с учета автотранспортных средств, взыскания исполнительского сбора.

В соответствии с п. 1 ст. 44 Закона в постановлении о прекращении исполнительного производства судебный пристав-исполнитель отменяет все назначенные им меры принудительного исполнения, в том числе арест имущества, а также установленные для должника ограничения. В исполнительном документе судебный пристав-исполнитель делает отметку о полном исполнении требования исполнительного документа или указывает часть, в которой это требование исполнено.

В рассматриваемом случае судебные приставы-исполнители неоднократно были уведомлены о признании актов налогового органа недействительными и тем не менее незаконно ограничивают права и свободы, применив меры принудительного исполнения в виде обращения взыскания на денежные средства по исполнительному документу, признанному недействительным, тем самым создавая препятствия для осуществления предпринимательской деятельности. Таким образом, отказ Управления ФССП России от рассмотрения жалобы является формальной отпиской, так как в связи с принятием решения суда по делу от 24 декабря 2020 г. № А76-4126/2020 о признании недействительным решения Межрайонной ИФНС России № 20 по Челябинской области от 30 сентября 2019 г. № 6 и отменой доначисленных платежей судебный пристав-исполнитель незамедлительно должен был снять взыскания по признанному недействительным исполнительному документу. Ссылка Управления на то, что предприниматель 6 января 2021 г. получил постановление, не соответствует действительности, так как в отправление с идентификатором находились документы по аресту имущества в Снежинке. По мнению Управления, если предприниматель не увидел вовремя бездействие приставов по отзыву инкассовых поручений, то пропустил срок на обжалование.

Судебные приставы-исполнители обязаны в силу ст. 2 Закона правильно и своевременно исполнять судебные акты, акты других органов и должностных лиц, а в предусмотренных законодательством РФ случаях исполнение иных документов в целях защиты нарушенных прав, свобод и законных интересов граждан и организаций.

В связи с отсутствием постановления об окончании исполнительного производства предприниматель не имел возможности обжаловать незаконное взыскание денежных средств и обратиться в налоговый орган с заявлением о розыске платежа (в случае если судебные приставы-исполнители передали платеж налоговому органу).

Понятие исполнительного документа является одним из основополагающих в системе принудительного исполнения любого государства, поскольку именно исполнительный документ выступает основанием возбуждения исполнительного производства.

В российском законодательстве отсутствует легальное определение исполнительного документа, однако Федеральным законом «Об исполнительном производстве» в ст. 12 устанавливается перечень исполнительных документов. Указанный перечень не является исчерпывающим, а значит, исполнительной силой могут наделяться и другие юрисдикционные акты в случаях, предусмотренных федеральным законом.

Российское законодательство об исполнительном производстве также содержит требования, предъявляемые к различным видам исполнительных документов (ст. 13 Федерального закона «Об исполнительном производстве»). Должны быть указаны (отметим анализируемые в нашем случае требования):

- дата принятия судебного акта, акта другого органа или должностного лица;

- дата вступления в законную силу судебного акта, акта другого органа или должностного лица либо указание на немедленное исполнение;

- резолютивная часть судебного акта, акта другого органа или должностного лица, содержащая требование о возложении на должника обязанности по передаче взыскателю денежных средств и иного имущества либо совершению в пользу взыскателя определенных действий или воздержанию от совершения определенных действий;

- дата выдачи исполнительного документа.

Если до выдачи исполнительного документа предоставлена отсрочка или рассрочка исполнения, то в исполнительном документе указывается, с какого времени начинается срок исполнения содержащихся в нем требований.

В рассматриваемом случае в соответствии с действующим федеральным законодательством в действиях налогового органа и судебных приставов-исполнителей нарушений нет в части передачи налоговым органом на взыскание исполнительного документа, а ФССП России — в возбуждении исполнительного производства.

По общему правилу, установленному п. 9 ст. 101 НК РФ, решение о привлечении к ответственности за совершение налогового правонарушения и решение об отказе в привлечении к ответственности за совершение налогового правонарушения (за исключением решений, вынесенных по ре-

зультатам рассмотрения материалов выездной налоговой проверки консолидированной группы налогоплательщиков) вступают в силу по истечении одного месяца со дня вручения лицу, в отношении которого было вынесено соответствующее решение (его представителю).

В случае направления решения по почте заказным письмом датой его вручения считается шестой день со дня отправки заказного письма.

При подаче апелляционной жалобы на решение налогового органа указанное решение вступает в силу в порядке, предусмотренном ст. 101.2 НК РФ:

— решение вступает в силу в части, не отмененной вышестоящим налоговым органом, и в необжалованной части со дня принятия вышестоящим налоговым органом решения по апелляционной жалобе;

— в случае, если вышестоящий налоговый орган, рассматривающий апелляционную жалобу, отменит решение нижестоящего налогового органа и примет новое решение, такое решение вышестоящего налогового органа вступает в силу со дня его принятия;

— в случае, если вышестоящий налоговый орган оставит без рассмотрения апелляционную жалобу, решение нижестоящего налогового органа вступает в силу со дня принятия вышестоящим налоговым органом решения об оставлении апелляционной жалобы без рассмотрения, но не ранее истечения срока подачи апелляционной жалобы.

Апелляционная жалоба может быть подана до дня вступления в силу обжалуемого решения налогового органа.

Апелляционная жалоба подается через налоговый орган, вынесший соответствующее решение. Налоговый орган, решение которого обжалуется, обязан в течение трех дней со дня поступления такой жалобы направить ее со всеми материалами в вышестоящий налоговый орган (п. 1 ст. 139.1 НК РФ).

В целях исключения подобных нарушений для исключения необоснованного возложения на бизнес затрат как денежных, так и в виде потери времени, должен быть единообразный подход к понятию «вступление в законную силу решений (постановлений) налогового органа». Налоговый орган выносит решения не только по результатам выездных налоговых проверок в части доначисления налогов, но и в рамках административного законодательства за совершение административных правонарушений.

В соответствии с ч. 1 ст. 30.9 КоАП РФ и п. 30 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» постановление по делу об административном правонарушении, вынесенное должностным лицом, и (или) решение вышестоящего должностного лица по жалобе на это постановление могут быть обжалованы в суд по месту совершения административного правонарушения, а затем в вышестоящий суд.

В соответствии с ч. 1 ст. 30.3 КоАП РФ жалоба на постановление по делу об административном правонарушении может быть подана в течение десяти суток со дня вручения или получения копии постановления.

При подаче жалобы на постановление по делу об административном правонарушении в установленный законом срок постановление не вступает в законную силу. Таким образом обязанность оплаты административного штрафа не наступает. В случае отказа в удовлетворении жалобы, если данное решение в установленный законом срок не обжаловано в соответствующий суд, решение и постановление вступают в законную силу. С этого дня возникает обязанность оплаты административного штрафа в течение 60 дней.

Сейчас ситуация такова, что в случае отмены решения по выездной налоговой проверке (исполнительного документа) судом, законодательство не обязывает судебных приставов-исполнителей отслеживать статус исполнительного документа.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона «Об исполнительном документе» задачами исполнительного производства являются правильное и своевременное исполнение судебных актов, актов других органов и должностных лиц, а в предусмотренных законодательством РФ случаях исполнение иных документов в целях защиты нарушенных прав, свобод и законных интересов граждан и организаций.

Ответственность судебного пристава-исполнителя за бездействие в данной ситуации отсутствует. Сейчас предусмотрено взыскание убытков, т.е. определяются наличие и размер причиненного вреда, а в нашем случае, при отсутствии денежных средств на расчетном счете сложно доказать возникновение убытков. Но ведь это не означает, что предприниматель не пострадал от действий ФССП России, т.е. от незаконной блокировки денежных средств.

На данный момент допускается взыскание убытков с ФССП России, если поведение ее сотрудников нанесло вред взыскателю (ст. 1064, 1069 ГК РФ). Исковое заявление о взыскании убытков с приставов подают, если из-за их действий или бездействия не удалось получить долг. Например, когда пристав не арестовал счета и имущество должника, и тот успел вывести деньги или распродать активы. Другая причина взыскать убытки с судебных приставов — ошибки в выпускаемых ими документах.

Предприниматели, в отличие от граждан, не могут претендовать на возмещение им морального вреда при распространении сведений, порочащих их деловую репутацию (п. 11 ст. 152 ГК РФ). Однако это не исключает возможности требовать возмещения ущерба, причиненного такими действиями. Верховный Суд РФ четко определил, в каком случае юридические лица могут рассчитывать на получение компенсации за умаление их деловой репутации (п. 21 Обзора судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 1, утвержденного Президиумом Верховного Суда РФ 16 февраля 2017 г.): требуется доказать наличие именно сформированной дело-

вой репутации до момента нарушения, а также наступление неблагоприятных последствий (убытки и (или) нематериальный вред), факт утраты доверия к репутации или ее снижение.

В соответствии с п. 3 ст. 19 Федерального закона «Об органах принудительного исполнения Российской Федерации» ущерб, причиненный сотрудником органов принудительного исполнения гражданам и организациям, подлежит возмещению в порядке, предусмотренном гражданским законодательством РФ.

В соответствии со ст. 1069 ГК РФ вред, причиненный гражданину или юридическому лицу в результате незаконных действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления либо должностных лиц этих органов, в том числе в результате издания не соответствующего закону или иному правовому акту акта государственного органа или органа местного самоуправления, подлежит возмещению. Вред возмещается за счет соответственно казны РФ, казны субъекта РФ или казны муниципального образования.

В результате анализа нарушений судебными приставами-исполнителями законодательства РФ можно прийти к следующим выводам.

1. Дополнить п. 3 ст. 19 Федерального закона «Об органах принудительного исполнения Российской Федерации» в следующей редакции: «кроме случаев, предусмотренных п. 3.1 настоящей статьи».

2. Дополнить п. 3 ст. 19 Федерального закона «Об органах принудительного исполнения Российской Федерации» нормами, содержащими следующие положения:

«В случае нарушения сотрудником органов принудительного исполнения (судебным приставом-исполнителем) срока отмены решения о взыскании денежных средств по исполнительному документу, признанного судом недействительным, операций по счетам в банке или срока направления в банк решения об отмене взыскания по операциям в банке на сумму денежных средств, в отношении которой действовал режим взыскания, начисляются проценты, за каждый календарный день нарушения срока.»

«В случае неправомерного вынесения сотрудником органов принудительного исполнения (судебным приставом-исполнителем) решения о взыскании денежных средств по исполнительному документу в банке на сумму денежных средств, в отношении которой действовало указанное решение судебного пристава-исполнителя, начисляются проценты, подлежащие уплате указанному взыскателю за каждый календарный день, начиная со дня получения банком решения о взыскании по операциям по счетам до дня получения банком решения об отмене решения о взыскании денежных средств по операциям по счетам налогоплательщика-организации.»

«Ущерб, причиненный сотрудником органов принудительного исполнения (судебным приставом-исполнителем) за незаконные взыскания де-

нежных средств, за нарушения срока отмены решения о взыскании денежных средств по исполнительному документу, признанного судом недействительным, возмещается гражданам и организациям. Ущерб подлежит возмещению за счет личных средств сотрудника органа принудительного исполнения (судебным приставом-исполнителем), подписавшего решение.»

«Ущерб, причиненный сотрудником органов принудительного исполнения (судебным приставом-исполнителем) за незаконные возбуждения исполнительных производств, ответственность за подмену оснований для окончания, прекращения исполнительных производств возмещается гражданам и организациям. Ущерб подлежит возмещению за счет личных средств сотрудника органа принудительного исполнения (судебным приставом-исполнителем), подписавшего решение.»

Мезенцева А. И.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹
anna_mezentseva@inbox.ru

Публично-правовой режим осуществления ценообразования

Аннотация. В данной статье рассмотрена роль ценовой политики, которая является частью экономической политики государства и в переходный период способствует развитию рыночных отношений в экономике, служит средством защиты частной, государственной, муниципальной и иных форм собственности, содействует замедлению инфляции, смягчению ее негативных экономических и социальных последствий, развитию конкуренции, свободному движению товаров, услуг, финансовых ресурсов и свободной экономической деятельности. Особое внимание в статье уделено главной задаче ценовой политики России — либерализации цен, открывающей возможность для формирования новых ценовых соотношений, отражающих спрос и предложение, положительные структурные сдвиги в экономике, государственное регулирование цен и тарифов на продукцию естественных монополий.

Ключевые слова: ценовая политика; экономическая политика государства; органы государственной власти; правовые нормы; регулирование ценообразования.

Государственное регулирование рынка и цен представляет собой комплекс мер, принимаемых правительством в процессе участия в системе товарно-денежных отношений и направленных на регулирование цен в различных сферах народного хозяйства и контроля над ними. Следовательно, государственное регулирование цен можно рассматривать, как попытку государства воздействовать на рынок и цены посредством законодательных, административных и бюджетных мер таким образом, чтобы способствовать устойчивому развитию экономики в целом.

Целесообразность государственного воздействия в механизмы ценообразования определена тем, что свободно действующий рынок не обязательно обеспечивает высокую результативность экономической деятельности. В ряде всевозможных случаев несовершенство рынка, нестабильность равновесия настаивает на определенном вмешательстве государства. Роль государства заключается, прежде всего, в обеспечении развития экономики в направлении не только достижения полной занятости, справедливого распределения доходов и стабилизации уровня цен, но и в росте производства и повышения качества продукции.

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

Применяя для решения экономических задач регулируемую функцию стоимости, государство становится участником в перераспределении чистого дохода среди отраслей и секторов народного хозяйства, отдельных регионов, предприятий и групп населения. Кроме того, у государства возникает необходимость участия в процессе ценообразования (прямо или косвенно) непосредственно для защиты интересов национальных товаропроизводителей, которые не способны на данный момент на равных противостоят экспансии на рынок зарубежных производителей аналогичной продукции.

Государственное регулирование цен можно расценивать как одно из направлений макроэкономического регулирования экономики, особое значение данного регулирования проявляется в следующих направлениях [1]:

- предотвращение монополизации и поддержание на рынке конкурентной среды;
- обеспечение стабильности цен и борьба с инфляцией;
- проведение социально ориентированной политики цен;
- обеспечение оптимального соотношения внешнеторговых и внутренних цен.

В результате на макроэкономическом уровне вырабатываются начальные принципы и концепции политики цен, кроме того их законодательного и нормативного обеспечения.

Вместе с макроэкономическим воздействием государства на цены присутствует также и их регулирование на микроэкономическом уровне.

Микроэкономические меры воздействия государства на цены охватывают: контроль за уровнем цен на продукцию и услуги естественных монополий, предприятий, которые занимают монопольное и доминирующее положение на рынке; установление цен на товары и услуги, которые имеют особую социальную значимость; субсидирование отдельных товаропроизводителей и установление акцизов; установление торговых надбавок на некоторые виды продукции; регулирование цен и таможенных тарифов во внешнеэкономической деятельности.

Государственное регулирование цен осуществляется с помощью сочетания прямых и косвенных форм и методов.

Таким образом, прямое вмешательство государства в процесс ценообразования определяет участие государства в лице его административных органов в формировании структуры, уровней, соотношений и динамики цен, установлении определенных правил ценообразования.

На сегодняшний день все цены, как регулируемые, так и свободные, устанавливаются товаропроизводителями. Государственное воздействие на их уровень и структуру осуществляется посредством обеспечения методического единства в их применении и установлении. Подобным образом государственные органы управления определяют состав затрат, который учитывается в себестоимости продукции, а также расходы, которые

возмещаются из прибыли, и устанавливают нормативы рентабельности на продукцию предприятий-монополистов.

К методам прямого вмешательства государства в процесс ценообразования относятся следующие [2].

1. Временный или частичный запрет на изменение цен, замораживание цен (общее, на отдельные группы товаров или отдельные товары). Данный подход применяется при сильной инфляции для стабилизации уровня цен.

2. Установление фиксированных цен и тарифов, решение о введении которых принимается соответствующими органами власти. Субъекты ценообразования (предприятия и организации) в случае введения таких цен обязаны реализовывать свою продукцию или услуги по ценам, которые не превышают по своему уровню установленных фиксированных цен.

Такие цены в большинстве случаев применяются при заключении государственных контрактов. К тому же их введению предшествует процедура определения прибыли (рентабельности), включаемой в цены, и разрешения возможных хозяйственных споров. При данных условиях цена имеет определенную степень жесткости, а предприятие-изготовитель, которое принимает на себя хозяйственный риск, наряду с этим получает широкие возможности получения дополнительной прибыли за счет экономии затрат.

Фиксированные цены устанавливаются вместе с тем на продукцию или услуги предприятий — естественных монополистов. Первым делом это касается отраслей жилищно-коммунального хозяйства, городского транспорта, ритуальных услуг и некоторых других, цены и тарифы на которые устанавливаются региональными и муниципальными органами власти.

3. Установление предельных цен или коэффициентов, пределов возможного изменения (роста) цен за определенный период времени или предельного уровня цен, то есть максимальный или минимальный уровень цен, выше или ниже которого цена не может подниматься.

В Российской Федерации подобного рода регулирование производится в отношении продукции естественных монополий, определяющей предельные уровни роста цен или тарифов на их услуги или продукцию на протяжении года.

4. Установление предельного норматива рентабельности. В этих условиях при расчете цены в ее состав включается прибыль, которая не превышает размер норматива, который может дифференцироваться по отраслям и видам продукции. Данный метод применяется при регулировании цен на продукцию предприятий-монополистов. Цены на продукцию, согласно которой фактическая рентабельность превышает установленный уровень, должны быть снижены.

5. Установление фиксированных цен или предельных размеров снабженческо-сбытовых и торговых надбавок, наценок, скидок. Органам исполнительной власти на местах разрешено устанавливать предельные

уровни снабженческо-сбытовых и торговых надбавок на определенные виды продукции (медикаменты и лекарственные препараты, детское питание) и наценок на продукцию собственного производства (в школьных столовых и буфетах) на определенной территории и устанавливать порядок их формирования и применения.

6. Декларирование цен. По решению органов исполнительной власти возможно введение декларирования цен (оптовых или отпускных) на отдельные виды продукции. В таких условиях все предприятия, которые производят настоящую продукцию, обязаны представить в органы ценообразования декларации об уровне цен для заявительной регистрации. Равно как и органы ценообразования должны или принять решение о регистрации цены, или отказать в ее регистрации, или же принять решение об обоснованном изменении указанной цены.

7. Установление рекомендательных цен по важнейшим видам продукции. В случае если цена превышает рекомендуемый уровень, тогда может быть применено прогрессивное налогообложение прибыли, которая была получена от реализации продукции по завышенным ценам. Данный метод применяется в некоторых странах, например, США или Япония.

В общей сложности защитные меры государства по сдерживанию роста цен имеют возможность осуществляться в форме установления правительством верхних пределов прибылей или цен, замораживания цен, установления определенного порядка формирования цен. Для воспрепятствования снижению цен имеет место быть установление минимальных цен, определение минимально допустимого уровня прибыли, виды затрат, которые в обязательном порядке покрываются за счет цены.

Если рассматривать косвенное вмешательство в ценообразование, тогда можно обнаружить, что оно обеспечивается применением совокупности способов и средств, которые способствуют расширению товарного предложения на рынке, управлению доходами населения, регулированию налогов как на производимую, так и на потребляемую продукцию.

Косвенное регулирование цен может осуществляться через уровень минимальной заработной платы, изменение учетной ставки банковского процента, или же проведение определенной налоговой политики и политики доходов. Государство может воздействовать на цены через сферу денежного обращения, применение и принятие антимонопольных законов с помощью влияния на баланс спроса и предложения, в том числе разработкой эффективной системы таможенных тарифов и пошлин и т.д.

Из этого следует, что в число методов косвенного воздействия государства на цены можно добавить [3]:

- регулирование доходов производителей продукции, продавцов и покупателей (компенсация расходов отдельных категорий граждан, субсидирование из госбюджета отдельных отраслей и производств, повышение уровня минимальной заработной платы и разработка системы оплаты труда бюджетников);

- регулирование налогов на производимую и потребляемую продукцию (льготное налогообложение);
- разработку системы мер, которые способствуют расширению товарного предложения (снижение ставки банковского процента, льготное кредитование и налогообложение, субсидирование и дотирование, применение разнообразных мер по защите внутреннего товаропроизводителя);
- создание условий для ограничения монополизации рынка и развития конкуренции;
- государственное стимулирование привлечения в страну иностранных инвестиций для создания новых предприятий и увеличения числа рабочих мест;
- эффективное использование таможенных тарифов и применение льготных таможенных пошлин для стимулирования экспорта продукции, которая не производится в достаточных количествах.

Меры косвенного воздействия на процесс ценообразования имеют в большинстве случаев макроэкономический характер и представляют собой единое целое с общей макроэкономической политикой государства.

Государство в своей регулирующей деятельности использует правовые формы принуждения и распоряжается огромными экономическими ресурсами. Государственный инструментарий регулирования включает такого рода средства, как: государственный бюджет, систему государственных банков и государственный сектор экономики. С помощью них государство воздействует на функционирование хозяйства, что в свою очередь стимулирует экономический рост и научно-технический прогресс, поддерживая внешнеэкономическую деятельность компаний.

Важнейшим инструментом государственного регулирования является финансовая, денежно-кредитная политика. Составной частью такой политики являются попытки воздействовать на состояние хозяйственной конъюнктуры отдельных товарных рынков с помощью регулирования цен.

При прямых методах регулирования государство прямо воздействует на уровень цен путем регламентации их уровня, установления нормативов рентабельности или нормативов элементов, составляющих цену, в том числе другими аналогичными методами.

К косвенным методам относится регулирование учетной ставки процента, налогов, доходов, уровня минимальной заработной платы и другие. Такие методы проявляются в воздействии не на сами цены, а на факторы, которые влияют на ценообразование, и в свою очередь носят макроэкономический характер.

Наиболее оптимальным является гибкое сочетание государством прямых и косвенных методов регулирования цен.

Литература

1. Голлай, И. Н. Эволюция подходов к ценообразованию и их влияние на уровень конкурентоспособности товара (услуги) / И. Н. Голлай, Ю. К. Успенская // Управление инвестициями и инновациями. — 2017. — № 2. — С. 54—58.
2. Ценообразование : учебник и практикум / под редакцией Г. А. Маховиковой. — Москва : Издательство Юрайт, 2016.
3. Фирсов, Е. А. Развитие теории стоимости и ценообразования / Е. А. Фирсов // Экономика АПК. — 2014. — № 3. — С. 42—49.

Миргородский С. Б.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Меняем или дополняем? Новые правила противопожарного режима, утвержденные постановлением Правительства РФ от 16 сентября 2020 года № 1479 «Об утверждении Правил противопожарного режима в Российской Федерации»

Аннотация. Вопросы безопасности, а более конкретно пожарной безопасности являются ключевыми при эксплуатации морских и речных судов и портовой инфраструктуры. От правильного решения этих вопросов зависит не только возможность самого функционирования судна, портовых сооружений, но и минимизация возникающего в результате пожара материального ущерба, жизни и здоровья судовой команды и пассажиров, работников портовых служб. Как правило, решение вопросов пожарной безопасности четко прописано и регламентировано в судовых системах управления безопасностью и опирается на нормативно-правовое регулирование в соответствующей области. Ряд таких норм прописан в новых правилах противопожарного режима, которые действуют с 2021 г. В настоящей статье я хотел бы представить краткий обзор изменений правил противопожарного режима, которые действуют вот уже второй год и провести небольшой аналитический обзор положений нового документа, которым эти правила вводятся в действие, а именно постановления Правительства РФ от 16 сентября 2020 г. № 1479 «Об утверждении Правил противопожарного режима в Российской Федерации».

Ключевые слова: пожар; пожарная безопасность; средства пожаротушения; противопожарный инструктаж; первичная помощь пострадавшим; средства индивидуальной защиты; пожарная команда; эвакуация.

Рассматривая нормативный акт, утверждающий новые Правила противопожарного режима в Российской Федерации (далее — Правила), попытаемся сделать краткий обзор и анализ норм, которые не претерпели существенного изменения и новелл, которые изменили правовой и технический подход к вопросам обеспечения пожарной безопасности.

Основной упор в описании новых норм или сравнении их с предшествующими, будет сделан с позиции эффективности и целесообразности их введения или отмены.

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

Безусловно, введенная в 2019 г. процедура по замене устаревших нормативно-правовых актов законодательства, называемая «регуляторной гильотиной» и определения конкретных, ограниченных сроков действия вновь введенных актов, положительно сказалась на всей системе нормотворчества. Было отменено большое количество морально и фактически устаревших документов. Во многих сферах была предпринята и успешно реализована попытка скомпоновать в единый документ нормы, регулирующие сходные правоотношения в одной сфере, в то время, как раньше такие нормы были разбросаны по разным документам с разной юридической силой. Теперь такие нормы во многих областях правового регулирования объединяются в единый документ и, зачастую, им предается более высокий, чем раньше правовой статус.

Попытка создать такой документ была предпринята при разработке и внедрении Правил. Нельзя сказать, что документ получился идеальный, многие нормы «перетекли» из предыдущих документов, но были внесены и новые нормы регулирующие вопросы, которые ранее не попадали в поле зрения законодателя.

На таких моментах хотим остановиться подробнее.

В целом, анализируя тексты предыдущих правил и нового порядка, приходится констатировать, что основные разделы остались без значительных изменений. Однако говорить, что абсолютно ничего в новых правилах не изменилось — неправильно. Появилось много уточнений, которые проясняют картину в некоторых вопросах. Но многие положения остались не ясны или могут трактоваться неоднозначно. Начнем с общих положений.

Теперь руководитель организации лишь имеет право назначать ответственных лиц за пожарную безопасность. В старых правилах это было обязанностью.

Планы эвакуации должны быть размещены на видных местах. Однако, непонятно, как доказать инспектору при проверке, видное это место или нет.

Еще одно послабление в новой редакции: больше не требуется передача в ближайшее подразделение пожарной охраны информации о количестве людей на объекте с ночным пребыванием.

С 1 января 2021 г. в местах установки приемно-контрольных приборов пожарных должна появиться новая табличка с указанием защищаемых помещений.

Кроме того, расширена информация про запрет курения. Теперь курение запрещено также на объектах здравоохранения, образования и транспорта за исключением мест, специально отведенных для курения в соответствии с законодательством РФ.

Также теперь необходимо провести категорирование помещений по взрывопожарной и пожарной опасности и определение класса зоны.

Добавлено требование по содержанию и испытанию открытых лестниц, предназначенных для эвакуации людей из зданий и сооружений при по-

жаре. Все данные необходимо заносить в новый журнал эксплуатации систем противопожарной защиты.

Пункт 18 обязывает содержать закрытыми двери чердаков, техэтажей, подполов и подвалов, в которых не предусмотрено постоянное пребывание людей. Также необходимо обеспечить автоматическое открывание запоров дверей эвакуационных выходов из помещений с особым режимом содержания.

Поменялись требования к обеспечению фонарями и средствами индивидуальной защиты органов дыхания. Введена обязанность ежегодной проверки.

Введен ряд новых требований к качеству и размещению электропроводки и электрических щитов. В частности, запрещено использование кабелей со следами термического воздействия; использование некалиброванных пластиковых вставок; складирование горючих и легковоспламеняющихся веществ и материалов в электрощитовых, а также ближе 1 м от электрощитов, электродвигателей и пусковой аппаратуры; запрещена прокладка электропроводки по горючему основанию.

Расширен перечень требований к руководителю обеспечивать укомплектованность средствами пожаротушения, а также добавлена обязанность вносить информацию в журнал эксплуатации систем противопожарной защиты. Информация о наличии, осмотрах и перезарядке огнетушителей теперь вносится в журнал эксплуатации систем противопожарной защиты.

Что касается журнала эксплуатации систем противопожарной защиты, то вводится его единая форма и назначение. Он, по сути, соединяет несколько журналов (учета огнетушителей, противопожарного инструктажа, проверки противопожарной сигнализации, противопожарных систем и т.п.) и является комплексным журналом по пожарной безопасности.

Теперь хотим обратиться к разделу 18 Правил, а именно к требованиям предъявляемым к мерам пожарной безопасности и отражаемой в инструкции МПБ.

Согласно п. 392 Правил инструкция о мерах пожарной безопасности разрабатывается на основе настоящих Правил и нормативных правовых актов по пожарной безопасности, исходя из специфики пожарной опасности зданий, сооружений, помещений, технологических процессов, технологического и производственного оборудования.

Пункт 393 Правил отражает основные вопросы, решения по которым должны быть отражены в инструкции. Таким образом, законодатель четко определил перечень вопросов пожарной безопасности, которые должны быть решены.

В инструкцию о мерах пожарной безопасности дополнительно потребуются включить следующую информацию:

— порядок содержания путей доступа подразделений пожарной охраны на объекты защиты (на этажи, кровлю и т.д.);

— обязанности и действия работников при открытии и блокировании в открытом состоянии устройств, препятствующих свободной эвакуации людей (турникеты, вращающиеся двери и т.п.);

— сведения о лицах, отвечающих за отключение устройств с применением открытого пламени, а также теплогенерирующих агрегатов, аппаратов и устройств с применением горючих теплоносителей и (или) с температурой на внешней поверхности, способной превысить 90 градусов.

Кроме того, в инструкции обязательно должны указываться лица, ответственные за обеспечение пожарной безопасности.

Несмотря на это, лицу, ответственному за пожарную безопасность, необходимо будет актуализировать все инструкции по пожарной безопасности в организации с проведением внепланового инструктажа работникам.

Также некоторые изменения коснулись первичных средств пожаротушения и отразились в разделе 19. Теперь не каждый огнетушитель на время перезарядки можно заменить другим, требуется соответствие по параметрам.

Уточнены требования к зданиям и сооружениям производственного и складского назначения площадью более 500 кв. м по наличию передвижных огнетушителей.

Из новых правил исчезло требование о наличии паспорта огнетушителя. Уточнено требование по высоте размещения огнетушителей. Огнетушители потребуется крепить на высоте не более 1,5 м до верха их корпуса. Ранее правила не уточняли, как считается это расстояние.

Упразднен ряд требований к опломбировке огнетушителей.

Однако, вводятся новые нормы обеспечения огнетушителями исходя из их ранга. Так, помещения категории А, Б, В1—В4, в которых может возникнуть пожар класса Е, потребуется обеспечить устройствами с рангом тушения (55В, С, Е). При этом вводится оговорка, что все огнетушители должны быть безопасны для людей и имущества. Такой оговорки, особенно в отношении имущества, ранее не было.

Передвижными огнетушителями не потребуется оснащать здания и сооружения категории Д.

Покрывала для изоляции очага возгорания теперь необходимо проверять раз в год.

Изменились и некоторые нормы в отношении средств противопожарной защиты. Так, после окончания гарантированного срока эксплуатации покрытия можно не проводить повторную огнезащитную обработку, а провести испытания или обосновать расчетно-аналитическими методами, что обработанные конструкции и оборудование отвечают требованиям пожарной безопасности.

Правообладатель объекта защиты должен ежегодно и вплоть до замены проводить испытания средств пожарной безопасности и пожаротушения,

отслуживших свой срок, если изготовитель не сообщил о возможности дальнейшего использования таких средств.

Указатели направления движения к источникам противопожарного водоснабжения должны иметь светоотражающую поверхность либо снабжаться электричеством и работать как минимум в ночное время.

Ряд нововведений коснулся и использования подвальных, цокольных этажей и чердачных помещений. Так подвальные и цокольные этажи запрещено использовать для следующих целей:

- размещение производственных участков и мастерских;
- хранение продукции, оборудования, мебели и других предметов.

Теперь действуют новые требования касательно размещения глухих решеток на окнах и прямках у окон подвалов. Теперь их нельзя устанавливать на защищаемых объектах, если окна являются аварийными выходами. Исключения составляют только случаи, предусмотренные законом. Правила запрещают изменять объемно-планировочные решения объектов, размещать инженерные коммуникации, оборудование, если это будет препятствовать свободному доступу к огнетушителям или другим системам противопожарной защиты. Также такие изменения запрещены, если они повлекут за собой уменьшение площади функционирования противопожарных систем (автоматических установок пожаротушения, пожарных сигнализаций, систем оповещения, управления эвакуацией людей и т.д.).

Новые Правила предусматривают изменения и для объектов с массовым пребыванием людей.

Так, если нет норматива, определяющего максимально допустимое количество людей в помещении, то необходимо исходить из расчета не более 1 человека на 1 кв. м.

На учениях придется отрабатывать эвакуацию не только персонала, но и посетителей.

Объекты с массовым пребыванием людей должны оснащаться ручными электрическими фонарями, а также и средствами индивидуальной защиты органов дыхания и зрения по тем же нормативам, что и объекты с круглосуточным пребыванием людей — не менее 1 фонаря и 1 средства индивидуальной защиты на одного дежурного. Целостность и исправность средств должна проверяться ежегодно.

Котельные, встроенные в здания объектов с массовым пребыванием людей или пристроенные к таким зданиям, не допускается переводить с твердого топлива на жидкое или газообразное.

Нельзя отключать системы противопожарной защиты для обслуживания или ремонта, если в то же время проводятся мероприятия с массовым пребыванием людей.

Специфическим моментом новых Правил являются обязанности руководителей организаций. Несмотря на то что соблюдение требований Правил в организации и ответственность за нарушение таких требований и так, в конечном счете, возлагается на руководителя организации, законо-

датель посчитал необходимым выделить в отдельные пункты наиболее важные из них. Так, согласно новым правилам, они должны обеспечить наличие, исправную работу механизмов для самостоятельного закрывания противопожарных, противодымных, газодымонепроницаемых дверей, дверных ручек, замков, уплотнений, систем «антипаника», предусмотренных производителем. Запрещено монтировать какие-либо приспособления, которые будут создавать помехи для нормального функционирования противопожарных, противодымных дверей.

Кроме того, руководитель организации обязан обеспечить не только наличие табличек по взрывопожарной и пожарной опасности складских и производственных помещений и класса зон, но и категорирование.

И, в заключение отмечу еще несколько новшеств, так сказать, общего характера.

Из Правил пропало упоминание об обучении программам пожарно-технического минимума, теперь в документе используется формулировка «программа дополнительного профессионального образования».

Из положения исключено требование о необходимости наличия табличек с номерами телефонов для вызова пожарного расчета.

Также из Правил исключено требование о необходимости разработки отдельных планов по эвакуации, действий персонала в дневное и ночное время.

Теперь при проведении тренировочной эвакуации участвовать должны не только сотрудники организации, но и посетители. Проведение тренировочных мероприятий с использованием последних, представляется на практике особенно интересным и не простым.

Проведение эксплуатационных испытаний требуется теперь не только для пожарных лестниц, но и для наружных эвакуационных лестниц третьего типа.

Двери чердаков и подвалов должны быть заперты на замок, однако должно иметься указание о местонахождении ключей.

На этом я хотел бы закончить краткий обзор новых Правил. Как они будут реализовываться, покажет практика. Хотим лишь отметить, что согласно положениям утвержденным «регуляторной гильотиной», действие подобного документа ограничено во времени.

Новые требования Правил будут актуальны до 31 декабря 2026 г.

Мозжерин В. С.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Порядок расследования транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте Российской Федерации и практика его применения

Аннотация. В статье систематизированы законодательно установленные нормы и правила, определяющие порядок расследования транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте РФ. Рассмотрены виды транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте РФ и их особенности, возможные причины их наступления. Определены задачи проведения расследований, ответственные за их решение организации и лица, предписываемые им процессуальные действия. Проведен обзор практики применения порядка расследования транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте РФ.

Ключевые слова: транспортное происшествие; внутренний водный транспорт; авария; инцидент; Ространснадзор; бассейновый орган государственного управления на внутреннем водном транспорте.

1. Введение

Актуальность рассматриваемой темы обусловлена тем, что расследование происшествий на водном транспорте направлено на предупреждение транспортных происшествий и обеспечение безопасности судоходства. Транспортные происшествия выступают значимым источником опасностей на внутреннем водном транспорте РФ вследствие вероятного урона жизням и здоровью экипажей судов, а также материального ущерба от повреждения судов, перевозимых на них грузов и судоходной инфраструктуры.

Цель исследования подразумевает систематизацию порядка расследования транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте РФ и практики его применения, поскольку соблюдение всех предписываемых регламентов на практике расследования таких происшествий позволяет законным образом выявлять их причины и обстоятельства, а, следовательно, вырабатывать меры по минимизации соответствующих рисков.

2. Понятие, виды и причины транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте РФ

Приказом Минтранса России от 29 декабря 2003 г. № 221 утверждено Положение по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации, разрабо-

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

танное в соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Данным Положением целью проведения расследования транспортных происшествий названо установление причин транспортных происшествий с судами и принятие мер по их предотвращению в будущем.

Транспортные происшествия на внутреннем водном транспорте классифицируются на аварии и инциденты. К авариям следует относить:

- транспортные происшествия, в результате которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди;
- разрушение судна, которое невозможно и нецелесообразно устранить путем замены или ремонта (конструктивно погибшее судно);
- затопление самоходных судов мощностью более 225 кВт и несамоходных судов порожним водоизмещением более 300 т;
- посадку на мель или повреждение судном гидротехнического сооружения, затопление судна или груза, повлекшее за собой прекращение движения на данном участке пути или шлюзе на 72 часа и более;
- разлив нефти, нефтепродуктов в количестве более 10 т.

Инциденты включают все другие несчастные случаи, не связанные с аварией, за исключением пилотных полетов и спасательных работ, которые произошли во время производства, а также посадки судов, простоявших более 24 часов.

А. В. Валяев выделяет следующие виды транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте:

- соприкосновение между собой судов, составов, находящихся на ходу (столкновение);
- соприкосновение судна с другим стоящим у берега, причала или на якоре судном, берегом, гидротехническим сооружением, навигационным препятствием, подводным предметом, отдельным каменистым образованием, грунтом (удар);
- затопление судов;
- посадка на мель;
- повреждение гидротехнических сооружений [2, стр. 57].

Причины транспортных происшествий различных видов отражены на рис.

Процессуально расследование несчастных случаев на водном транспорте включает сбор и анализ информации о транспортном происшествии, определение факторов и установление причин, приведших к транспортному происшествию.

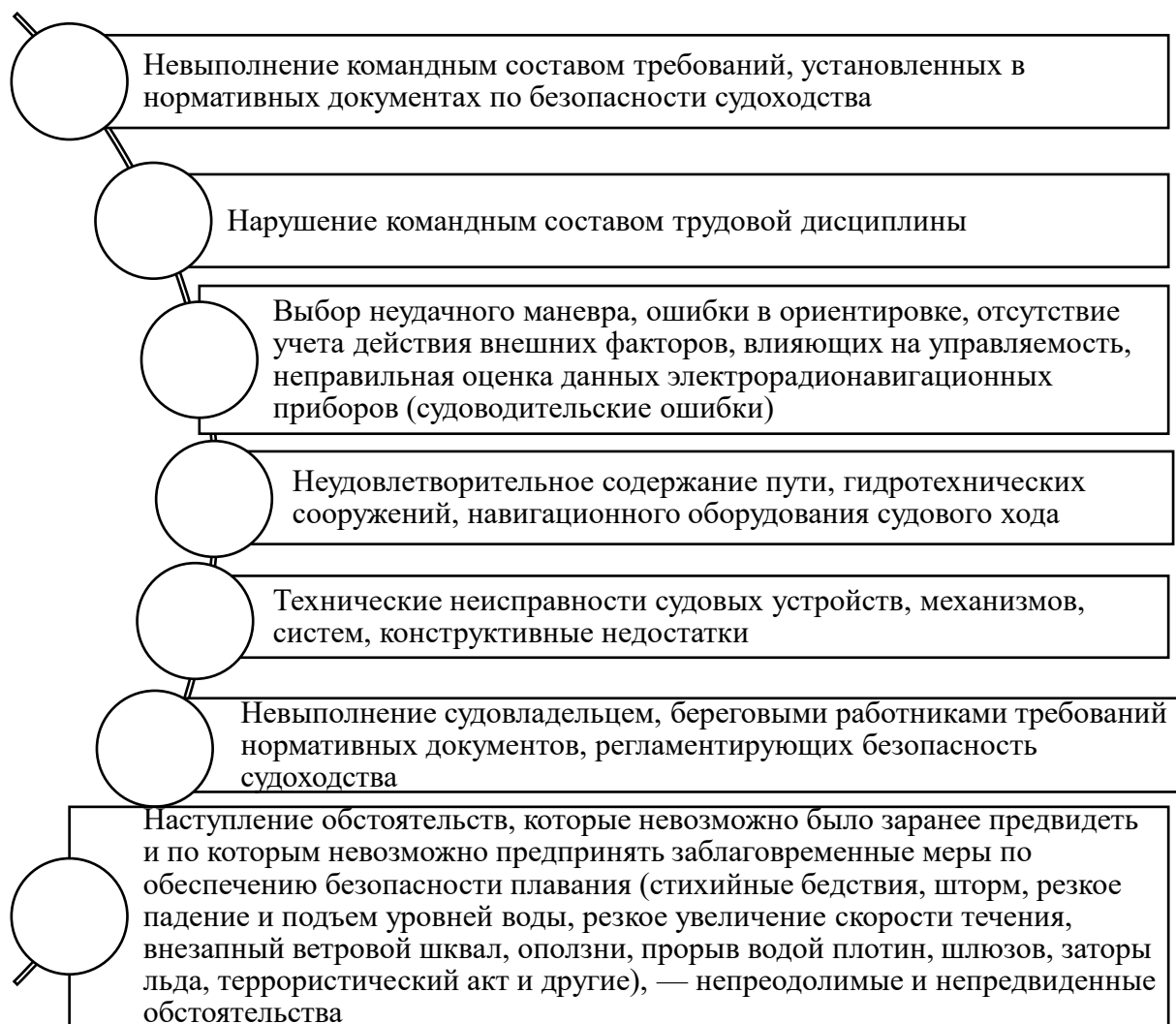


Рис. Наиболее вероятные причины транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте [4, стр. 119]

3. Порядок расследования транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте РФ

Расследование транспортного происшествия производится территориальным органом Ространснадзора, в зоне ответственности которого оно произошло. Соответственно, задачи расследования транспортных происшествий можно определить следующим образом:

- оценка соответствия судна, экипажа, оборудования требованиям нормативных документов, регламентирующих безопасность плавания;
- установление обстоятельств, причин и последствий аварии или инцидента;
- оценка действий причастных к транспортному происшествию должностных лиц;
- выявление должностных лиц, действия которых привели или способствовали возникновению транспортного происшествия, с указанием невыполненных позиций нормативных документов;
- классификация транспортного происшествия [1, стр. 18].

Капитан, командир дноуглубительной машины, мойщик полов или любое другое должностное лицо обязаны как можно скорее сообщить в ближайший отдел Государственного управления внутренних водных ресурсов, а также в территориальный надзорный орган и судовладельцу о транспортном происшествии с участием судов, плотов, повреждения гидротехнических сооружений на внутренних водных путях и принять все возможные меры для ликвидации последствий транспортного происшествия.

Управляющий портом, другими транспортными организациями, судоходной и навигационной зоной (судовой зоной) и государственный инспектор транспорта территориального органа Ространснадзора незамедлительно сообщают о происшествиях своим подчиненным начальникам, получившим информацию о транспортном происшествии.

Кроме того, руководители Управления на месте аварии информируют об авариях.

Законодательно предусмотрено, что расследование транспортных происшествий проводится в следующие сроки:

- с пассажирскими судами — до 10 суток;
- с другими судами, толкаемыми или буксируемыми составами (в том числе плотовыми) и гидротехническими сооружениями — до 20 суток;
- при выяснении сложных причин и необходимости дорасследования транспортных происшествий указанные сроки, по решению начальника территориального органа Ространснадзора, могут быть увеличены до 20 суток.

Время проведения расследования исчисляется с момента получения закона о транспортном происшествии до принятия решения руководителем территориального органа Ространснадзора. ДТП, информация о котором поступила в Ространснадзор через 10 дней (скрытое ДТП), расследуется с момента его обнаружения и не ограничивается сроками.

Расследование не должно задерживать урегулирование последствий транспортного происшествия и должно работать над восстановлением движения на определенном участке водного пути.

Капитан (командир) судна или другое должностное лицо в случае транспортного происшествия:

- принимает меры к ликвидации или уменьшению последствий транспортного происшествия;
- при аварии поддерживает постоянную связь с судовладельцем, диспетчером, осуществляющим руководство движением флота на этом участке, территориальным органом Ространснадзора;
- в течение суток составляет в 3 экземплярах акт транспортного происшествия. Первый экземпляр акта транспортного происшествия направляется в территориальный орган Ространснадзора, второй и третий — владельцам транспортных объектов, копии актов остаются у участников транспортного происшествия.

Свидетельства о транспортных происшествиях с судами в случае повреждения гидротехнических сооружений и плотов выдаются с участием представителей их владельцев.

В случае наличия двух и более участников мореходного движения возможно составление совместного участка, в случае расхождений участок составляется отдельно с каждым участником. Если транспортное происшествие произошло из-за неудовлетворительного содержания судоходного маршрута, справка составляется с участием сотрудников маршрута.

Судам запрещено покидать место происшествия до получения разрешения территориального органа Ространснадзора. В случае, если из-за удаленности от места аварии и отсутствия связи связаться с территориальным органом Ространснадзора не представляется возможным, капитан должен принять все меры для документирования факта и обстоятельств аварии и продолжить движение судна до следующего места дислокации территориальный орган Ространснадзора. [3, стр. 91]

Порядком расследования транспортных происшествий предусмотрено, что судовладельцы и владельцы гидротехнических сооружений, в рамках содействия следствию, в случае транспортного происшествия должны:

- сообщить в территориальный орган Ространснадзора, в зоне ответственности которого оно произошло, а об аварии дополнительно сообщить в прокуратуру;
- указать в информации время и место, причины и обстоятельства транспортного происшествия, характер полученных повреждений и принятые меры по ликвидации его последствий;
- установить капитану (командиру) судна конкретное время предоставления последующей информации;
- выехать при необходимости на место для руководства работами по ликвидации последствий транспортного происшествия.

Решение о расследовании скрытого транспортного происшествия принимает начальник территориального органа Ространснадзора.

Когда такое решение принято, то инспекторами территориального органа Ространснадзора предпринимаются следующие процессуальные действия:

- взятие письменных показаний и в письменной форме уточнение вопросов по существу дела у лиц, прямо или косвенно имеющих к нему отношение, производство, приобщение к материалам расследования магнитофонных записей береговых радиостанций, фотографий и видеоматериалов;
- запрос у должностных лиц документы и материалы, необходимые для уточнения обстоятельств транспортного происшествия;
- получение заключения работников Российского Речного Регистра, организаций, лабораторий, научных учреждений и специально создаваемых комиссий по вопросам уточнения или раскрытия обстоятельств и причин транспортного происшествия;

- при необходимости для уточнения обстоятельств происшествия проведение эксперимента;
- направление на прохождение медицинского освидетельствования участников транспортного происшествия в порядке, предусмотренном законодательством РФ.

К материалам, предназначенным для исследовательских целей в связи с обстоятельствами транспортного происшествия с участием иностранного судна, полностью или частично выполненным на иностранном языке, прилагаются их надлежащим образом заверенные переводы на русский язык.

При выходе судна с места происшествия, недостаточности полученных первичных документов инспекторы территориального органа Ространснадзора на месте происшествия собирают документы с последующей передачей документов в территориальный орган Ространснадзора на месте происшествия.

На основании представленных документов государственный инспектор территориального органа Ространснадзора составляет обоснованное заключение о транспортном происшествии. Выделение технических средств и возмещение затрат на исследования, эксперименты, полевые исследования и медицинские осмотры осуществляется в установленном порядке.

4. Практика расследования транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте РФ

Применение рассмотренного законодательно установленного расследования транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте РФ позволяет выявлять их причины и сопутствующие обстоятельства, позволяет верно квалифицировать меру вины участников и разработать меры, направленные на предотвращение подобных происшествий в будущем.

Так, например, в ходе расследования по установленному порядку было причиной столкновения двух пассажирских судов, произошедшего вечером 31 августа 2018 г. на юго-востоке Москвы, стало нарушение правил безопасности движения водного транспорта со стороны капитана теплохода «Снегири-2», который нес вахту в состоянии алкогольного опьянения. В крови капитана теплохода «Снегири-2» обнаружен алкоголь в количестве 1,2 промилле [http://cruiseinform.ru/news/progulochnyy_flot/2305/ (дата обращения: 12 ноября 2022 г.)].

В качестве примера выявления ошибок по причине человеческого фактора можно привести следующий случай: 27 сентября 2018 г. прогулочный теплоход «Форт-Ривер», следуя по реке Мойке, из-за ошибки капитана-механика застрял под Зеленым мостом в центре г. Санкт-Петербурга. По предварительным данным, капитан не учел повышенный уровень воды в реке, вызванный осенними дождями и начавшимся подъемом воды в Неве и прилегающих к ней каналах, из-за чего судно не вписалось в надводный габарит моста [http://cruiseinform.ru/news/progulochnyy_flot/2305/ (дата обращения: 12 ноября 2022 г.)].

Технические причины происшествия на водном транспорте были обнаружены и в дальнейшем устранены после расследования следующего случая. В г. Омске к пассажирскому причалу в устье р. Оми подходило судно на подводных крыльях типа «Ракета». Капитан начал сбавлять ход, а система гидравлического привода, наоборот, увеличила подачу топлива и число оборотов двигателя. Ракета быстро вышла на крылья и на большой скорости пошла под мост. Высота старого моста была недостаточной, и у «Ракеты» срезало рулевую рубку. Капитан в этот момент низко пригнулся и остался невредим.

Другой пример — расследование пожара на пассажирском теплоходе. Так, причиной пожара, возникшего на борту двухпалубного пассажирского теплохода «Нерей», могло стать короткое замыкание в электропроводке судна. Теплоход «Нерей» полностью сгорел у причала Москвы. Находящемуся поблизости экипажу теплохода «Портовый-4» удалось спасти второе пассажирское судно, ошвартованное у борта «Нерея», — прогулочный теплоход «Сильвер». В результате пожара никто не пострадал, но в ходе тушения теплоход «Нерей» частично затонул на месте чрезвычайного происшествия [http://cruiseinform.ru/news/progulochnyu_flot/2305/ (дата обращения: 12 ноября 2022 г.)]. При пожарах сотрудник полиции немедленно сообщил в ближайший орган внутренних дел, принимает меры к спасению людей, оказывает помощь пострадавшим, обеспечивает охрану места происшествия и имущества.

5. Выводы

1. Происшествия на внутреннем водном транспорте классифицируются на аварии и инциденты. Причинами транспортных происшествий различных видов могут быть как нарушения правил безопасности судоходства, трудовой дисциплины экипажа судна, ошибки в навигации, непрогнозируемо неблагоприятные окружающие условия, а также невыявленные неисправности судна или судового оборудования.

2. Порядок расследования транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте РФ определен на законодательном уровне и включает регламенты по органам, ответственным за принятие решений о расследовании, по срокам проведения расследования, ответственности участников происшествий за предоставление сведений о них и по процессуальным действиям на различных этапах расследования.

3. Практика применения рассмотренного порядка расследования позволила сделать вывод о том, что соблюдение законодательных норм и регламентов позволяет выявлять причины происшествий на внутреннем водном транспорте и сопутствующие им обстоятельства, позволяет верно квалифицировать меру вины участников и разработать меры, направленные на предотвращение подобных происшествий в будущем.

Литература

1. Анисимов, И. О. Правовые основы института общей аварии в морском праве / И. О. Анисимов, К. С. Бюрно // Электронное сетевое издание «Международный правовой курьер». — 2020. — № 9. — С. 13—21.
2. Валяев, А. В. К вопросу классификации аварий речных пассажирских судов / А. В. Валяев // Актуальные исследования. — 2022. — № 7 (86). — С. 56—58.
3. Ильин, Н. Н. Водный транспорт как объект судебной транспортной экспертизы / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. — 2022. — Том 17. — № 3. — С. 87—93.
4. Мансуров, А. А. Понятие происшествий на водном транспорте / А. А. Мансуров // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 3 (43). — С. 117—124.

Мозжерин В. С.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Специфика транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте Российской Федерации

Аннотация. В статье раскрывается специфика происшествий на водном транспорте. Автором отмечается комплексность и некоторая неопределенность самого понятия транспортного происшествия. В работе анализируются сущностные признаки транспортных происшествий вообще и непосредственно происшествий на водном транспорте. Понятие транспортного происшествия связывается автором с общей проблемой обеспечения транспортной безопасности. Делается вывод о необходимости уточнения указанных понятий, в связи с чем предлагаются необходимые изменения в законодательство. Исследуется соотношение понятий «транспортное происшествие» и «авария». По результатам исследования отмечается особое понимание аварии в транспортном праве, не сводимое к транспортному происшествию как категории.

Ключевые слова: транспортное происшествие; транспортное происшествие на воде; национальная безопасность; транспортная безопасность; авария; речное судно; морское судно; транспортные средства.

1. Введение

Внутренний водный транспорт как составная часть транспортной системы страны имеет свою сферу деятельности в обслуживании других отраслей экономики, социальной сферы и населения. В регионах Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока данный вид транспорта имеет доминирующее положение. Следует также отметить пионерную роль его при освоении новых территорий, организации здесь общественного производства и развития производительных сил. При этом перед субъектами внутреннего водного транспорта для достижения поставленных целей возникает обширный круг эксплуатационных задач. Типизация технических средств при организации транспортных процессов и систем способствует процессу их поиска и принятия типовых решений. Такой подход позволяет сократить время на их разработку и избежать ошибок при их реализации в процессе осуществления эксплуатационной деятельности судоходных компаний с учётом мониторинга ситуации на рынке транспортных услуг и реагирования на вызовы внешней среды. В этом состоит актуальность настоящей работы.

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

2. Понятие водного транспорта

Анализ действующего законодательства (ст. 211 и ст. 263 УК РФ) и специальной литературы показал, что понятие «водный транспорт» часто связано с понятием «внутренний водный транспорт», а сами термины воспринимаются как слова-синонимы. При этом ни научная литература, ни законодательные акты не содержат общего определения понятия «транспорт». В широком смысле транспорт — это производственно-технологический комплекс с входящими в него предприятиями и учреждениями производственного и социального назначения; в узком — механизм, предназначенный для перевозки людей и (или) грузов. В различных нормативных правовых актах и иных документах термин «транспортное средство» раскрывается следующим образом:

1) воздушные суда, суда, используемые на внутренних водных путях, суда, используемые в целях торгового мореплавания, железнодорожный подвижной состав, транспортные средства автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта (приказ МЧС России от 1 июня 2021 г. № 355 «Об утверждении Правил государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях»);

2) автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадроциклы, мопеды, иные транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания или электрическим двигателем, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины (п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»);

3) механические средства, приводимые в движение двигателем (постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»).

Специальные нормативные акты, регулирующие деятельность в области судоходства и торгового мореплавания, не включают понятия «транспортное средство водного транспорта» [<https://www.rivreg.ru/assets/uploads/rules2019.pdf> (дата обращения: 2 ноября 2022 г.)].

В ряде из них содержатся определения понятия «судно», под которым понимают:

1) самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для использования в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река-море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические

сооружения подобного рода (ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации);

2) самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания (рыбопромысловые, маломерные, прогулочные, спортивные парусные суда и морские плавучие платформы) (ст. 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации);

3) самоходное транспортное плавающее средство, оснащенное двигателем (моторные лодки, яхты, катера), а также иные плавающие конструкции, приводимые в движение с помощью мотора (п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 23 ноября 2010 г. № 26 «О некоторых вопросах применения судами законодательства об уголовной ответственности в сфере рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов (статьи 253, 256 УК РФ)»).

Аналогичная ситуация наблюдается и в международных правовых актах, где также содержатся только частные определения понятия «судно». Так, в соответствии со ст. 3 Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. под судном понимаются все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда, экранопланы и гидросамолеты, используемые (или которые могут быть использованы) в качестве средств передвижения по воде. В п. 4 ст. 2 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года судном считается эксплуатируемое в морской среде судно на подводных крыльях или на воздушной подушке, подводное судно, плавучее средство, а также стационарные или плавучие платформы. Соответственно, с точки зрения законодателя, понятие «судно» включает в себя как самоходные, так и несамоходные сооружения, предназначенные для использования в водной среде. Соотношение понятий «судно» и «водный транспорт» приводит к некоторой коллизии. Исходя из представленных нормативных определений понятия «водный транспорт» можно заключить, что к нему законодатель относит только самоходные суда, то есть данное понятие по своему содержанию уже, чем понятие «судно».

Анализ судебной и следственной практики показывает, что нарушения правил безопасности движения и эксплуатации несамоходных транспортных средств квалифицируются по ст. 263 УК РФ. Например, капитан теплохода Ч. осуществлял вылов рыбы посредством нескольких теплоходов совместно с баркасом, представляющим собой несамоходное плавучее средство. В результате действий Ч. произошло нарушение правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта, повлекших по неосторожности смерть человека [приговор Ордынского районного суда (Новосибирская область) от 22 августа 2019 г. № 1-70/2019 по делу № 1-207/2018].

Таким образом, в рамках уголовного права содержание понятий «судно» и «водный транспорт» совпадает. Данную точку зрения высказывает А. И.

Коробеев: «К морским и речным транспортным средствам водного транспорта относятся все самоходные суда, а также иные самодвижущиеся плавучие средства, имеющие не только собственный двигатель, но и возможность передвижения посредством другого судна». Некоторые ученые выделяют дополнительные признаки водных транспортных средств. Например, В. Д. Корма указывает на необходимость регистрации судов в бассейновых судовых инспекциях или морских торговых портах как один из признаков транспортного средства водного транспорта [URL: <https://docs.cntd.ru/document/456098877> (дата обращения: 2 ноября 2022 г.)]. На наш взгляд, точка зрения автора верна, однако для решения задачи в рамках судебной воднотранспортной экспертизы по установлению типа транспортного средства регистрация судна в установленном порядке не является обязательным признаком. Решающими факторами будут его конструктивность и функциональная предназначенность, так как при расследовании оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности, маломерные суда зачастую не регистрируются. К предмету регулирования ст. 263 УК РФ не относятся водные транспортные средства, входящие в состав Военно-морского флота Российской Федерации, а также суда, предназначенные для выполнения обязанностей военной службы в других органах государственной власти, поскольку подпадают под диспозицию ст. 352 УК РФ «Нарушение правил кораблевождения»; атомного флота — под ст. 215 УК РФ «Нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики».

В настоящее время существуют сравнительно новые виды самоходных механизмов, предназначенных для использования в водной среде (например, гидроциклы), классификация которых затруднительна ввиду их конструктивных особенностей. В данном случае проблему частично разрешают акты Российского речного регистра. Руководство по классификации и освидетельствованию маломерных судов, утвержденное приказом Российского Речного Регистра от 21 октября 2016 г. № 74-п, содержит понятие «гидроцикл» — плавучее средство с возможными названиями «водный мотоцикл», «водные санки», «водный скутер». В 2019 г. в УК РФ были внесены изменения, предусматривающие уголовную ответственность за нарушение правил движения и эксплуатации транспорта лицом, управляющим маломерным транспортным средством.

3. К вопросу классификации аварий на внутреннем водном транспорте РФ

Рассмотрим классификацию происшествий на внутренних водных путях, изложенную в Положении по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации (утверждено приказом Минтранса России от 29 декабря 2003 г. № 221).

Транспортные происшествия классифицируются на аварии и инциденты.

К авариям следует относить:

- транспортные происшествия, в результате которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди;
- разрушение судна, которое невозможно и нецелесообразно устранять путем замены или ремонта (конструктивно погибшее судно);
- затопление самоходных судов мощностью более 225 кВт и несамоходных судов порожним водоизмещением более 300 т;
- посадку на мель или повреждение судном гидротехнического сооружения, затопление судна или груза, повлекшее за собой прекращение движения на данном участке пути или шлюзе на 72 часа и более;
- разлив нефти, нефтепродуктов в количестве более 10 т.

К инцидентам следует относить:

- все другие транспортные происшествия, не относящиеся к аварии, за исключением происшедших во время производства экспериментальных рейсов и аварийно-спасательных работ;
- посадки судов на мель с простоем свыше 24 часов.

Виды транспортных происшествий:

- соприкосновение между собой судов, составов, находящихся на ходу (столкновение);
- соприкосновение судна с другим стоящим у берега, причала или на якоре судном, берегом, гидротехническим сооружением, навигационным препятствием, подводным предметом, отдельным каменистым образованием, грунтом (удар);
- затопление судов;
- посадка на мель;
- повреждение гидротехнических сооружений.

Причины транспортных происшествий:

- невыполнение командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства;
- нарушение командным составом трудовой дисциплины;
- выбор неудачного маневра, ошибки в ориентировке, отсутствие учета действия внешних факторов, влияющих на управляемость, неправильная оценка данных электрорадионавигационных приборов (судоводительские ошибки);
- неудовлетворительное содержание пути, гидротехнических сооружений, навигационного оборудования судового хода;
- технические неисправности судовых устройств, механизмов, систем, конструктивные недостатки;
- невыполнение судовладельцем, береговыми работниками требований нормативных документов, регламентирующих безопасность судоходства;
- наступление обстоятельств, которые невозможно было заранее предвидеть непреодолимые и непредвиденные обстоятельства [Общие

положения обеспечения безопасности объектов ядерного топливного цикла (ОПБ ОЯТЦ) НП-016-05].

В Положении по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации и сведениях об аварийности с судами на море и внутренних водных путях за 2017—2021 годы, опубликованных на сайте Ространснадзора, приведена конкретная классификация видов транспортных происшествий. В то же время анализ аварий судов, связанных с потерей остойчивости, указывает на возникновение сложных ситуаций как по характеру воздействия на судно внешних сил, так и усугубляющих ситуацию внутренних динамически происходящих изменений нагрузки и остойчивости.

Данные аварийные ситуации, при использовании выше указанной классификации, подходят под следующий вид происшествий: наступление обстоятельств, которые невозможно было заранее предвидеть и по которым невозможно предпринять заблаговременные меры по обеспечению безопасности плавания (стихийные бедствия, шторм, резкое падение и подъем уровней воды, резкое увеличение скорости течения, внезапный ветровой шквал, оползни, прорыв водой плотин, шлюзов, заторы льда, террористический акт и другие) непреодолимые и непредвиденные обстоятельства.

В Правилах классификации и постройки судов, утвержденных Российским Речным Регистром в разделе «Дополнительные требования к остойчивости судов различных типов» в примечании к п. 3.1.1 говорится, что проверка остойчивости судна по дополнительным требованиям выполняется также при неполном количестве пассажиров, если такое состояние нагрузки может оказаться менее благоприятным для остойчивости, чем наихудшая из перечисленных выше. А в разделе «Непотопляемость» в п. 4.2.12 сказано следующее: «Расчеты, подтверждающие выполнение требований к аварийной посадке и остойчивости, должны быть выполнены для такого числа худших в отношении посадки и остойчивости эксплуатационных вариантов нагрузки, чтобы на основании этих расчетов было определено, что во всех остальных случаях состояние поврежденного судна будет также соответствовать требованиям к аварийной посадке и остойчивости, установленным настоящими Правилами. При этом следует учитывать действительную конфигурацию поврежденных отсеков, характер закрытий отверстий, наличие продольных переборок и выгородок, непроницаемость которых такова, что эти конструкции постоянно ограничивают распространение воды по судну или сохраняют непроницаемость временно.» Получается, что проектировщик судна, основываясь на свои знания и опыт, должен предвидеть «непреодолимые и непредвиденные обстоятельства», что на практике невозможно.

Данные факты говорят о возникновении аварий вне классификации Российского Речного Регистра. Подобные аварии предлагается именовать

термином «запроектная» авария, по аналогии с руководством по безопасности при использовании атомной энергии. Согласно нормам и правилам в области использования атомной энергии «запроектная авария» это авария, вызванная не учитываемыми для проектных аварий исходными событиями или сопровождающаяся дополнительными по сравнению с проектными авариями отказами сверх единичного отказа, ошибочными решениями работников.

4. Выводы

В связи с вышесказанным предлагается ввести термин «запроектная авария речного водоизмещающего судна». «Запроектная авария речного водоизмещающего судна» — авария вне классификации Правил Российского Речного Регистра в части остойчивости и непотопляемости судов. Данный термин предлагается включить в п. 9 «Причины транспортных происшествий» Положения по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации.

Невзорова Ю. А.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Система повышения квалификации для работников дорожного хозяйства в сфере применения новых технологий при реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги»

Аннотация. В данной статье рассматривается система повышения квалификации для работников дорожного хозяйства, методы решения проблем при подготовке кадров. Актуальность данной работы обусловлена важностью подготовки кадров не только для дорожной отрасли, но и для других.

Ключевые слова: автомобильная дорога; квалификация; транспортная инфраструктура; дорожная деятельность; национальный проект.

7 мая 2018 г. Президентом Российской Федерации В. В. Путиным подписан Указ № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», которым предусмотрено достижение национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 г.

Для достижения указанных целей разработано 12 национальных проектов, в том числе «Безопасные качественные дороги».

Повышенное внимание будет уделяться применению современных материалов и технологий для улучшения качественных показателей.

Впервые за многие годы в России значительное внимание уделено необходимости масштабного и системного развития автодорог как федерального, так и регионального, межмуниципального и местного значения».

Транспорт — одна из важнейших базовых отраслей экономики, ее функционирование непосредственно влияет на социально-экономическое развитие и безопасность Российской Федерации. В последние годы транспортный комплекс в целом удовлетворял спрос на перевозки пассажиров и грузов.

Содержание автомобильной дороги — комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения [Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»]. Но для того чтобы со-

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин.**

держат автомобильные дороги необходимо подготавливать качественные кадры.

Рост объемов дорожного строительства, повышенные требования, качество дорожно-транспортной инфраструктуры, введение в действие технического регламента Таможенного союза, изменение нормативно-правовых документов — все это задает все более высокий уровень требований к профессиональной подготовке специалистов дорожного хозяйства.

Ориентация социально-экономического развития страны в сторону цифровизации, роботизации процессов и развития инновационности во всех сферах и направлениях выдвигает все большие требования к кадрам. Транспортная отрасль не является исключением:

- внедряются инновационные технологии,
- возрастающая интенсивность автотранспорта выдвигает новые требования к дорогам и сооружениям
- многие процессы автоматизируются и цифровизируются
- появляются новые технологии
- постоянное обновление знаний и пр.

Совокупность указанных факторов, выявляет потребность в высококвалифицированном персонале, ориентированном на постоянное развитие знаний в профессиональной деятельности, наращивании объема знаний и опыта, готового на работу с новыми технологиями. Персонала (кадров) ориентированного на постоянный рост и изменения, совершенствование своей деятельности, с применением новых и инновационных технологий.

В целом можно отметить, что стратегия развития автодорожного хозяйства, как и отрасли в целом направлена на внедрение инновационных технологий, сталкивается с проблемой старения кадров, недостаточной подготовленности текущего кадрового состава и испытывает насущную потребность в развитии кадрового потенциала исходя из текущих и перспективных потребностей.

Особое значение в рамках Транспортной стратегии отводится совершенствованию системы обеспечения транспортной отрасли трудовыми ресурсами, которые должны обеспечить реализацию проектов развития транспортных систем, эксплуатации транспортной инфраструктуры и транспортных средств, предоставления транспортно-логистических услуг и др. [распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»].

Научно-техническая политика транспортной отрасли предполагает развитие науки, инновационных технологий и системы подготовки кадров по всем направлениям, в том числе: сохранение и развитие отраслевых научных школ, а также кадрового потенциала отрасли, развитие отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров.

Решение задачи обеспечения потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и

устойчивости транспортной системы, предусматривает: развитие материально-технической базы для подготовки квалифицированных специалистов в соответствии с международными стандартами, отвечающими требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы; разработку программы строительства ведомственного жилья для снижения оттока высококвалифицированных работников и поддержки молодых специалистов; поддержку и поощрение организаций и предприятий, прилагающих усилия по привлечению в отрасль молодых кадров;

Обеспечение единой методологии и стандартов реализации образовательных программ для отрасли дорожного хозяйства по унифицированным учебно-методическим материалам, реализуемых региональными обучающими центрами на основе передовых образовательных методик.

Разработка и внедрение единых методических требований к сертификационным лабораторным исследованиям (включая применяемое оборудование и методологию исследований) на основе существующих и разрабатываемых отраслевых стандартов, а также лучших мировых практик с целью обеспечения достоверности и повторяемости результатов в любой сертифицированной лаборатории; профессиональное обучение (и переподготовка) специалистов соответствующей квалификации, владеющих современными отечественными и международными методиками и требованиями по применению новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений, а также методов лабораторных испытаний.

В кооперации с Общеотраслевым центром компетенции (ОЦК) участие в создании и вводе в практику системы сертификации и аккредитации специалистов в сфере внедрения и использования наилучших доступных технологий и материалов для развития дорожной инфраструктуры.

Для реализации задач по подготовке высококвалифицированных специалистов необходимо подготовить соответствующий сложности задачи кадровый преподавательский состав и разработать учебные программы. Внедрение новых технологий в строительство автодорог будет сопровождаться новыми проектными методами управления, использованием информационного обеспечения и т.д., что однозначно потребует и новых методов переподготовки слушателей. Специализированные программы повышения квалификации, профессиональной переподготовки и сертификации руководителей и специалистов дорожных организаций должны разрабатываться с учетом лучших международных практик и с привлечением ведущих экспертов российского и международного уровня для проведения обучения преподавательского состава.

Формирование системы непрерывного обновления работающими гражданами своих профессиональных знаний и приобретения ими новых профессиональных навыков, включая овладение компетенциями в области цифровой экономики всеми желающими;

Именно комплексное видение задач и целей национальных проектов в «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Образование», а

так же цели Транспортной стратегии, позволяют сформировать ключевые направления в реализации создании системы повышения квалификации для работников дорожного хозяйства, ориентированные на принципы:

- доступности образования;
- актуальности;
- инновационности;
- практико-ориентированности.

Это обеспечит для работников сферы дорожного хозяйства и отрасли непрерывное обновление знаний и навыков и их актуальность в соответствии с возрастающими потребностями отрасли и тенденциями развития.

Развитие кадрового потенциала отрасли является одной из наиболее актуальных задач общего характера. В рамках данной задачи Транспортная стратегия определяет необходимость сохранения и развития кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям. Решение данной задачи актуально и для системы повышения квалификации работников дорожного хозяйства.

Важными аспектами в решении задачи построения системы повышения квалификации для работников дорожного хозяйства станут совершенствование системы переподготовки и повышения квалификации кадров; совершенствование программы подготовки кадров в соответствии с изменяющимися требованиями рынка и повышение качества подготовки специалистов; совершенствование программ подготовки и повышения квалификации персонала, а также широкое применение специализированных тренажеров для подготовки специалистов; создание системы наставничества, преемственности и накопления уникального опыта в сфере транспорта; содействие в укреплении и развитии социального партнерства.

Никулина В. П.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Обзор изменений в Федеральный закон от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» в интересах исполнителей/поставщиков

Аннотация. В статье рассматриваются изменения в Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», вступившие в силу с конца 2022 года и подлежащие вступлению в силу в течение 2023 г. Внесение изменений в механизм контрактной системы авторы связывают, в том числе, с политической обстановкой в мире. Материалы исследования носят обзорный, справочно-информационный и аналитический характер, не имеют в качестве основной цели продвижение товара на рынке. Упоминание о политических и экономических отношениях Российской Федерации с иными государствами не преследует целей нагнетания внешнеполитической напряженности, а обосновывает необходимость вынужденных изменений в сфере закупок.

Ключевые слова: контрактная система, конкурсные процедуры, государственные и муниципальные нужды, государственное регулирование, единая информационная система, закупки, единственный поставщик, федеральные нужды.

С начала 2022 г. Российская Федерация находится в условиях политических и экономических санкций, введенных в отношении нее рядом иностранных государств. Среди сфер, которых коснулись указанные санкции, оказалась в том числе и контрактная система в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд.

Санкции отрицательно сказываются на наполняемости федерального бюджета, что, в свою очередь, отражается на положении государственных заказчиков, осуществляющих закупки согласно Закону. Так, например, федеральные органы исполнительной власти вынуждены концентрировать имеющиеся в их распоряжении средства бюджета на закупках работ/оказании услуг, касающихся выполнения строительных/монтажных работ, и поставках товаров по государственному оборонному заказу. В связи с этим существенно ограничиваются их возможности в полной мере ре-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **О. И. Мамина.**

ализовывать в качестве государственных заказчиков конкурсные процедуры, например, на выполнение научно-исследовательских работ (далее — НИР), где круг участников может быть гораздо шире, чем в конкурсах на оказание услуг.

Начальная (максимальная) цена контракта (далее — НМЦК) на публикуемые же конкурсы на выполнение НИР устанавливается крайне низкой. А с учетом ограничений в соответствии с ч. 3 ст. 30 Закона, заказчику приходится определить довольно высокий процент стоимости от НМЦК для установления преимуществ участникам закупок, которыми могут быть только субъекты малого предпринимательства, социально ориентированные некоммерческие организации.

С одной стороны, таким образом государство поддерживает малый и средний бизнес, однако с другой — большинство государственных и муниципальных учреждений не имеют в связи с этим возможности принять участие в данных закупках по формальному признаку, а соответственно, не могут принести доход своей организации и пополнить казну опыта [4, стр. 61].

Вторая проблема, которую можно выделить — переход заказчиков на закрытые электронные торговые площадки в целях ограничения участия в закупках иностранных поставщиков, то есть отказ от публикации конкурсных процедур в ставшей уже привычной для большинства исполнителей единой информационной системе закупок (далее — ЕИС).

В качестве одной из наиболее известных таких электронных площадок можно назвать — автоматизированную систему торгов государственного оборонного заказа (далее — АСТ ГОЗ), где публикуются закрытые конкурентные закупки предприятиями ОПК, крупнейшими российскими производителями вооружения, военной и специальной техники. Для большинства участников закупок проблема может заключаться в организации автоматизированного рабочего места для использования настоящей площадки. Согласно Регламенту АСТ ГОЗ участнику торгов необходимо выделить отдельное помещение на территории организации, персональный стационарный компьютер и монитор для регистрации на площадке, подключить защищенный канал связи *Vipnet*, а также закупить рутoken и записать на него средство криптографической защиты информации, в целях обеспечения работы которых необходимо также установить лицензии Крипто ПРО и Крипто АРМ. На практике государственному или муниципальному учреждению для исполнения всех указанных требований необходимо выполнить большой объем организационной работы по приведению в соответствие указанным условиям рабочего места ответственного сотрудника, что может занять длительное время. Как известно, работник бюджетной организации не вправе самостоятельно что-то купить и использовать на работе, необходимо посредством написания докладных и служебных записок, согласованных с непосредственным руководителем, бухгалтерией, планово-финансовым управлением, службой закупок про-

делать огромный объем работы по выделению помещения, закупке автоматизированного рабочего места, ключа электронной цифровой подписи, соответствующих лицензий для его использования. Кроме того, выделенное помещение может не соответствовать техническим характеристикам, и тогда придется проводить закупку на выполнение монтажных работ, а также технических работ по проведению интернет-кабеля и оснащения выделенного помещения электричеством [3, стр. 380].

Однако законодатель облегчает возможность участия в конкурсных процедурах, публикующихся в ЕИС, и вносит соответствующие изменения в Закон. Некоторые из них уже вступили в силу в конце 2022 г. Другие — будут вступать в силу на протяжении 2023 г.

С 1 октября 2023 г. в соответствии с постановлением Правительства РФ от 8 февраля 2017 г. № 145 действует изменение к подготовке заявки на участие в закупках, а именно заказчики будут формировать описание объекта закупки в структурированном виде с использованием ЕИС. В связи с данным нововведением участник закупки будет заполнять характеристики товара в заявке в структурированной форме (с использованием электронной площадки). Обеспечение данного требования регламентировано требованиями к операторам электронных площадок.

Данное изменение говорит о совершенствовании контрактной системы, ее развитии с инновационной стороны. Еще до 2019 г. большинство заявок для участия в конкурсных процедурах, публиковавшихся государственными заказчиками, собирались в бумажном виде. Это значительно усложняло задачу в сборе заявки, повышало трудоемкость, поскольку все формы из конкурсной документации приходилось заверять у руководителя НИР, а также у уполномоченного должностного лица. Объем заявки был значителен и требовал рукописной описи. На проверку полной укомплектованности такой заявки уходило несколько часов, кроме того, ее необходимо было лично отвезти в пункт приема заявок. Переход на заполнение форм в электронном виде помогает участникам закупки сэкономить время и принять участие в большем количестве конкурсных процедур [2, стр. 82].

В соответствии с ч. 2 ст. 96 Закона добавлены новые основания закупок у единственного поставщика, для которых заказчику разрешено не требовать обеспечения исполнения контракта.

Данные изменения упрощают исполнителю процесс согласования и заключения контракта, а также экономят бюджет организации. В зависимости от НМЦК размер его обеспечения может достигать достаточно крупных для любой бюджетной организации сумм. Помимо самого факта потери финансовых средств в результате негативных последствий исполнения контракта, исполнитель обязан буквально «отчитаться» перед вышестоящим органом государственной или муниципальной власти, а также рискует потерять сотрудников. Следует отметить, что вина в расторжении контракта на практике зачастую лежит именно на заказчике, а не на исполнителе.

Кроме того, в соответствии с ч. 64.1 ст. 112 Закона заказчики вправе не устанавливать обеспечение исполнения контракта и гарантийных обязательств в любых закупках до 31 декабря 2023 г. (ранее Федеральным законом от 16 апреля 2022 г. № 104-ФЗ этот срок был установлен до 31 декабря 2022 г.).

В соответствии с п. 56 ч. 1 ст. 93 Закона закупки в целях проведения специальной военной операции могут проводиться у единственного поставщика. Также определен перечень заказчиков, которые могут проводить такие закупки. Помимо Министерства обороны Российской Федерации и подведомственных ему организаций, право на проведение такой закупки получили органы исполнительной власти, перечень которых утвержден распоряжением Правительства РФ от 18 ноября 2022 г. № 3514-р, и подведомственные им организации.

Данное изменение играет огромную роль как для любого государственного или муниципального учреждения, так и для всей страны. В связи со сложной политической ситуацией в Российской Федерации вопросы, касающиеся специальной военной операции, обязывают к быстрому принятию решения и получения результата, а также к исключению возможных ошибок. В связи с изменениями в законодательстве процесс заключения контракта в условиях отсутствия конкурсной процедуры может сэкономить время до нескольких недель, а возможно и больше. Кроме того, заказчик может быть уверен в исполнителе и сократить возможные риски ненадлежащего исполнения контракта [1, стр. 210].

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 15 октября 2022 г. № 1838 по соглашению сторон допускается изменение существенных условий контракта, заключенного для обеспечения федеральных нужд, если при исполнении такого контракта возникли независимые от сторон обстоятельства, влекущие невозможность его исполнения в связи с мобилизацией в РФ. Таким образом, частичная мобилизация признана обстоятельством непреодолимой силы, которое освобождает поставщика от начисления неустоек и включения в реестр недобросовестных поставщиков (далее — РНП).

В связи с политической ситуацией в Российской Федерации многие организации на неопределенное время лишились большей доли сотрудников, которые ранее были привлечены к исполнению контрактного обязательства. Данные обстоятельства не зависят ни от руководства организации, ни от рабочей единицы. Выплачивать в связи с этим неустойку или попасть в РНП было бы просто не гуманно.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 11 мая 2022 г. № 851 в дополнение к перечню юридических лиц, в отношении которых применяются специальные экономические меры, утвержден перечень юридических лиц, осуществляющих деятельность в области военно-технического сотрудничества, в отношении которых применяются специальные экономические меры. В такой перечень вошли более 70 компаний,

в числе которых компании из США, Европы. Запрет на совершение сделок, в отношении которых применяются специальные экономические меры, распространяется на всех заказчиков.

Данное нововведение поддерживает отечественное производство и дает возможность отечественному рынку выйти на более высокий уровень и укрепить свой авторитет.

В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 4366-р на 2023 г. продлено право Минобрнауки России и государственных образовательных организаций высшего образования, государственных научных организаций осуществлять закупки для государственных нужд в сферах науки и высшего образования по перечням согласно приложениям № 1 и 2 к распоряжению Правительства РФ от 26 мая 2022 г. № 1316-р путем проведения запроса котировок в электронной форме независимо от начальной максимальной цены контракта и годового объема закупок, что в отличие от стандартной конкурсной процедуры позволяет сократить время, а также дать шанс большему кругу участников.

Подводя итог, хочется отметить, что в Российской Федерации действительно развита контрактная система, тем не менее законодатель еще больше улучшает условия проведения конкурсных процедур в сторону участников: ускоряет процесс сбора и подачи заявки на участие в конкурсе, позволяет беречь бюджет организации, а также поддерживает отечественное производство. Изучая протоколы подведения итогов закупок и исполненные контракты по Закону в ЕИС, можно заметить, что количество участников в закупках увеличивается и побеждают в конкурсных процедурах у одного и того же заказчика разные участники, что свидетельствует об отсутствии коррупционной составляющей. В связи с сокращением бюджетных средств организаций, выделяемых на проведение конкурсных процедур в ряде направлений, например, науке, законодатель дает возможность и мотивирует поставщиков/исполнителей на участие в закупках, отклоняющихся от основного вида их деятельности. Кроме того, создаются закрытые электронные торговые площадки, ограничивающие круг участников и устанавливающие запрет на участие иностранных государств. Законодатель расширяет права отечественных участников и позволяет реализовывать кадровый потенциал.

Проблема остается внутри организации — участника, поскольку в закупках по Закону принимают участие в большей степени государственные и муниципальные — бюджетные учреждения, где процесс согласования закупки на участие в конкурсной процедуре и заключение последующего контракта может быть лишен гибкости и оперативности.

Литература

1. Левашов, В. К. Актуальные изменения социальных сетей и цифровой среды в период специальной военной операции на Украине / В. К. Левашов, О. В. Гребняк // Социальные и гуманитарные знания. — 2022. — № 2(30). — С. 204—213.

2. Брацин, В. В. К вопросу об обеспечении контрактов в сфере закупок товаров, работ и оказания услуг для государственных нужд / В. В. Брацин // Международный центр научного партнерства «Новая Наука». — 2021. — С. 80—84.
3. Габитова, Н. А. Особенности работы на специализированной площадке АСТ ГОЗ / Н. А. Габитова // Международный центр научного партнерства «Новая Наука» (ИП Ивановская И. И.). — 2021. — С. 377—382.
4. Кудрявцева, Е. А. Изменения в законодательство по Федеральному закону № 44-ФЗ и актуальные проблемы государственных закупок / Е. А. Кудрявцева, О. И. Чепунов // Автономная некоммерческая научно-образовательная организация «Приволжский Дом знаний». — 2021.— С. 59—64.

Романов В. А.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹
dontkickmypig@yandex.ru

Правовые основы корпоративного управления

Аннотация. В статье проанализированы правовые акты с целью изучение нормативно правовой базы сферы регулирования корпоративного управления субъектов малого предпринимательства, среднего предпринимательства и крупных хозяйственных и акционерных обществ, а также основные нарушения в сфере корпоративного управления, оценена степень влияния государственного регулирования в зависимости от размера субъекта, проанализированы наиболее встречающиеся нарушения в сфере корпоративного управления.

Ключевые слова: корпоративное управление; правовые основы корпоративного управления; корпоративный договор; нормы корпоративного управления; арбитражное управление.

Современный подход к методике управления организацией является основополагающим в системе формирования процесса корпоративного управления и его соответствия законодательству и нормативно правовым документам, которые выдвигают определенные требования к сформированному юридическому лицу в зависимости от организационно-правовой структуры. В данном случае структура и форма корпоративного управления является прямым ответом на постоянно меняющуюся внешнюю среду, позволяющую своевременно сбалансировать внутренние потребности с возможностями и соответствовать требуемым нормативно-правовым актам с целью обеспечения «жизнедеятельности» организации и возможностью выполнять основные функции, с целью которых организация была создана.

Основополагающим нормативным законодательством в сфере корпоративного управления, является Гражданский кодекс Российской Федерации, предусматривающий коллегиальное управление корпорацией, предусмотренное уставом организаций, распространяющий свое действие практически на все формы юридических лиц, предусмотренных законодательством РФ (ст. 65.1, 65.2, 65.3 ГК РФ). Данными нормативно правовыми документами представлен достаточно широкий спектр компетенций, позволяющих регулировать деятельность юридического лица в зависимости от текущих условий, в том числе и создание юридических лиц. Стоит отме-

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

тить отсутствие регулировочных норм в ГК РФ в рамках формирования управленческого органа корпоративного управления всех форм обществ.

Аспекты управления и контроля хозяйственных товариществ и обществ предусмотрены ст. 67.1 ГК РФ. Заключение корпоративного договора, предусматривающего разграничение прав участников общества, предусмотрено ст. 67.2 ГК РФ. Стоит отметить, что корпоративный договор не может определять структуру общества и их компетенцию и заключается с целью урегулирования обязательств и прав учредителей и собственников. Практика применения корпоративных договоров на текущий момент слабо развита в субъектах малого и среднего бизнеса, действующих на территории РФ, ввиду преимущественного единоличного права управления и применяется уже в сформировавшихся обществах при появлении крупных инвесторов или слиянии. В организациях крупного сегмента ситуация в корне обратная, применение корпоративного договора обусловлено высокой стоимостью активов и сложностью структуры управления, что позволяет систематизировать и документально закрепить полномочия всех участников процесса управления организацией.

Федеральный закон от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» — нормативный правовой документ, регламентирующий деятельность крупных корпораций в России, в частности акционерных обществ. В случае с акционерными обществами в законодательстве присутствуют императивные нормы управления обществами такого типа, включая акционерное соглашение, которое по своей сути является аналогом корпоративного договора, за исключением действующих лиц. Стоит отметить, что данный нормативно-правовой документ является исчерпывающим в сфере регулирования деятельности акционерных обществ и регламентирует практически все возможные аспекты деятельности компании.

Стандартами внедрения корпоративного управления в части применения сложившихся практик взаимоотношений между членами управленческой структуры с учетом законодательства Российской Федерации является Кодекс корпоративного управления, одобренный Советом директоров Банка России 21 марта 2014 г., о чем были проинформированы акционерные общества (АО) и государственные корпорации письмом Банка России от 10 апреля 2014 г. № 06-52/2463. Важным аспектом данного кодекса является представление понятия корпоративного управления, определение целей и попытка стандартизации законодательства данной сферы, а также выведение основных принципов, требуемых к соблюдению менеджментом. Данный Кодекс корпоративного управления полноценно применим только в крупных обществах, являющихся акционерными, открытыми для инвесторов и участвующих в открытом обороте ценных бумаг и практически бесполезен сегменту малого предпринимательства. Кодекс представленный Банком России применим в обществах как самостоятельный документ, практически без внесения правок, что является высоким показателем стандартизации данной сферы регулятором.

По причине превалирования инсайдерской модели корпоративного управления в сегменте малого и среднего предпринимательства на территории РФ, а также диспозитивности норм права, регулирующих сферу корпоративного управления субъектов малого и среднего предпринимательства в целях повышения ответственности управленческого менеджмента юридического лица Высшим Арбитражным Судом РФ была принята попытка осуществления контроля деятельности дирекции юридического лица в части применения санкций на лицо, занимающее должность директора в виде возмещения убытков, причиненных действием (бездействием) лиц, входящих или входивших в состав управленческого органа юридического лица (см. постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 30 июля 2013 г. № 62 «О некоторых вопросах возмещения убытков лицами, входящими в состав органов юридического лица»). Данное постановление предусматривает возможность юридическим лицам компенсировать ущерб, причиненный должностным лицом, осуществляющим управление деятельностью общества, в случае его принятия решений или преднамеренных действий, направленных на получение личной выгоды или целенаправленного причинения материального ущерба юридическому лицу. Данное постановление является фактически единственным регулирующим документом, обращенным к менеджменту средних и малых предприятий.

Отдельно стоит рассматривать нарушения в сфере корпоративного управления. Ответственность за нарушение законодательства корпоративного управления предусмотрена практически всеми видами права: административным правом, гражданским правом, трудовым правом и уголовным правом.

В ходе анализа законодательства, предусматривающего уголовную ответственность стоит выделить следующие нарушения законодательства, связанное с ценными бумагами и информацией, доступной менеджменту: воспрепятствование осуществлению или незаконное ограничение прав владельцев ценных бумаг (ст. 185.4 УК РФ), фальсификация решения общего собрания акционеров (ст. 185.5 УК РФ), неправомерное использование инсайдерской информации (ст. 185.6 УК РФ). Также в этот список стоит отдельно включить актуальные преступления в сфере незаконного получения и разглашения сведений, составляющих коммерческую, налоговую и банковскую тайну (ст. 183 УК РФ).

Как видно из перечня уголовно наказуемых преступлений, основным предметом которых являются ценные бумаги и информация, доступная менеджменту организации, текущие структуры крупных корпораций и изучение их рисков дают возможность минимизации уголовной ответственности соглашениями о конфиденциальности и иными двусторонними соглашениями с физическими лицами, включая устав общества, что не является безосновательными в настоящее время и позволяет избежать ответственности при исполнении должностных обязанностей, предусмотрен-

ренных трудовыми соглашениями в рамках своих должностных полномочий крупного менеджмента, что фактически документально-распорядительными документами ограничивает область ответственности и разграничивает обязанности должностных лиц с их возможным доступом к той или иной информации.

В области административных правонарушений превалирует фиктивное или преднамеренное банкротство и неправомерные действия при банкротстве (ст. 14.12 и 14.13 КоАП РФ). Данные деяния, причинившие крупный ущерб квалифицируются по статье 197 УК РФ. Суть фиктивного банкротства заключается в сохранении активов компании путем уменьшения стоимости и состава своего имущества при преднамеренном банкротстве и не отражении имущества в бухгалтерской отчетности [<https://kontur.ru/articles/5920>], что позволяет вывести активы через фиктивные сделки в адрес юридических и физических лиц и не исполнять требования кредитных организаций и прямых кредиторов. С целью недопущения применения мошеннических схем назначается арбитражный управляющий в рамках Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)». Данный нормативно-правовой документ напрямую относится к нормативно-правовым актам корпоративного антикризисного управления являющегося существенной частью корпоративного управления в целом. Закон является фактически единственным нормативно-правовым актом, регулирующим деятельность антикризисного менеджмента.

Система корпоративного управления направлена на формирование устойчивого менеджмента, отвечающего требованиям правовой документации, минимизации внешних и внутренних рисков и защите работников, инвесторов и учредителей, что отражается в нормотворчестве, регламентирующем сферу корпоративного управления.

Государством урегулированы процессы управления крупными корпорациями, а также законодательно предусмотрена ответственность за манипулирование в сфере корпоративного управления субъектами малого и среднего предпринимательства, что позволяет осуществлять контрольные мероприятия фактически во всех хозяйствующих субъектах различными методами.

Сфера правового регулирования корпоративного управления обязана двигаться в ногу с текущими трендами и постоянно изменяться с целью исключения правовых коллизий и недопущения использования неурегулированных аспектов законодательства с целью извлечения выгоды в ущерб собственникам, инвесторам и работникам, что делает нормотворчество в данной сфере практически непрерывным процессом.

Селифанова Д. А.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹
darya.selifanova@mail.ru

Предпринимательское право в системе права Российской Федерации

Аннотация. В данной статье раскрывается понятие «предпринимательское право», его место в системе права Российской Федерации, значимость предпринимательского права, его регулирования и правовые особенности. Также значительное внимание уделяется анализу взаимодействий предпринимательского права с другими отраслями права.

Ключевые слова: хозяйственное право; система права; правовое регулирование предпринимательской деятельности; имущество; право собственности; предпринимательство.

В истории нашей страны предпринимательская деятельность очень долгое время была не разрешена законом и поэтому большое количество ее проявлений и механизмов регулировалось уголовным законодательством. Однако через определенное количество времени появилась необходимость создать абсолютно новую область права, которая бы в полном объеме регулировала правовые отношения в данной области.

Рассматривая современное предпринимательское право, в первую очередь, необходимо определить понятие данной отрасли права. Можно отметить, что это достаточно сложный правовой порядок, определенная система правовых норм, которые регулируют отношения в области организации, предпринимательства и управления предпринимательской деятельностью, которые основаны на совокупности частных и публичных интересов [2].

Вопрос о специфике предпринимательского права неоднозначно рассматривается в юридической науке. Расскажу о трех основных мнениях по данному вопросу.

В первую очередь, стоит заметить, что предпринимательское право — это самостоятельная отдельная отрасль права с собственным субъектом единства (предпринимательские правоотношения) и методами (правовые режимы) правового регулирования. Данное мнение поддерживали такие ученые, как А. Г. Быков, В. С. Мартемьянов и др.).

Во-вторых, предпринимательское право является отраслью права, которая включает в себя черты и методы многих других базовых отраслей, в

¹ Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор **Е. И. Данилина**.

особенности гражданской и административной отрасли (О. М. Олейник, И. В. Ершова и др.).

Третье мнение выражается в том, что отношения, складывающиеся между частным правом и юридически эквивалентными производителями регулируются гражданским правом; отношения с управлением и организацией предпринимательства — в особенности в административных и других тесно связанных отраслях права (налоговая, финансовая и т.д.). Одновременно можно выделить определенную законодательную область и выделить соответствующую учебную дисциплину, которая занимается изучением предпринимательского права (В. В. Суханов, В. Ф. Попондопуло). Создание и в дальнейшем — развитие различных теорий хозяйственного права обусловлено потребностью общества, в основе которой существует неспособность традиционных юридических отделов (административных, финансовых, гражданских и т.д.). А также справляться с задачами правового регулирования экономических отношений, складывающимся между хозяйствующими субъектами на основании принципов рыночной экономики [1].

Стоит заметить, что отсутствие единого мнения на сущность правового регулирования общественных отношений, складывающихся в экономической сфере, привело к созданию большого количество различных концепций, осуществляющих сводку правовых норм и институтов, которые используются для данных целей.

Нормы коммерческого права устанавливают определенные правила хозяйственной деятельности субъекта. Базой правового регулирования является Конституция РФ.

Есть отношения, которые регулируются иными отраслями частного и публичного права. В свою очередь, предпринимательская деятельность регулируется нормами финансового, налогового, земельного, трудового, уголовного права, к которым применяются нормы публичного права.

Содержание коммерческого права в первую очередь состоит из предмета законодательства, для которого оно предназначено. Субъектом является предпринимательская деятельность, а правовые отношения, которые складываются в процессе предпринимательской деятельности, являются субъектом правового регулирования.

Предпринимательская деятельность является независимой деятельностью, которая осуществляется на свой страх и риск, целью данной деятельности является систематическое получение прибыли от использования обособленного имущества, продажи товаров, выполнения работ и оказания услуг лицами, которые зарегистрированы в данном качестве, в порядке, установленном законодательством РФ.

Стоит выделить следующие принципы, на которых строится предпринимательская деятельность:

— рискованный характер предпринимательской деятельности является наиважнейшей частью рыночной экономики. Основным риском — меньшая прибыль, чем ожидалось от хозяйствующего субъекта.

— независимость предпринимательства означает имущественную и организационную независимость субъекта предпринимательской деятельности;

— систематическое получение прибыли означает, что деятельность, которая считается предпринимательской, осуществляется с целью многократного получения прибыли, даже, если она временно отсутствует;

— прибыль хозяйствующий субъект получает от использования имущества, продажи товаров, выполнения работ и оказания услуг. Данная черта предпринимательской деятельности указывает на источники получения прибыли в процессе предпринимательской деятельности. Всеобъемлющая формулировка данных источников не может считаться успешной, так как разнообразие деловых операций предполагает и иные источники прибыли;

— принцип государственной регистрации хозяйствующих субъектов неоднозначен. Интерпретируя в буквальном смысле — деловая активность, соответствующая основным характеристикам, которая осуществляется лицом при отсутствии государственной регистрации, не будет признана деловой деятельностью. Справедливо заметить, что государственная регистрация хозяйствующего субъекта является необходимым обязательным условием легализации бизнеса, так, например, ст. 171 Уголовного кодекса Российской Федерации устанавливает ответственность за занятие предпринимательской деятельностью без регистрации.

Кроме того, стоит обратить внимание на то, что наличие и определенность самостоятельного субъекта законодательства РФ говорят о необходимости выделения и создания самостоятельной отрасли в правовом режиме государства для регулирования общественных отношений между субъектами, выступающие в сфере предпринимательской деятельности. Вышеуказанный процесс в данный момент времени и происходит в правовой сфере Российской Федерации.

Наиважнейшую роль выполняет предпринимательское право в рыночной экономике и имеет огромную значимость. Правила поведения, которые установлены лицом, занимающимся предпринимательской деятельностью для государства, а также порядок контроля за предпринимательской деятельностью призваны обеспечить гармонию взаимодействия частных и публичных интересов в процессе удовлетворения различных потребностей общества в сфере товаров, работ и услуг.

Вышеуказанные отношения, которые являются для них характерной чертой, обусловлены определенной спецификой субъекта законодательства, особенности которого были изучены и проанализированы в данной научной статье. Кроме вышеизложенного, предпринимательство имеет множество видов (производственное, консалтинговое, коммерческое и

др.) и разнообразна по промышленному содержанию (содержится практически во всех аспектах материального и духовного производства). Данный факт определяет сложность правового регулирования данного типа социальной деятельности.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что предпринимательское право представляет собой совокупность правовых норм и институтов, регулирующих на основе сочетания общественных и частных институтов общественные отношения, возникающие во время осуществления предпринимательской деятельности, в том числе отношения с государственным регулированием экономики в целях защиты интересов страны и общества.

Появление и развитие данной отрасли правовой системы Российской Федерации определяется быстрым развитием социально-экономических отношений в Российской Федерации, базирующихся на принципах открытого рынка.

Предпринимательская деятельность представляет собой особый вид экономической деятельности, так как его начальная фаза обычно связана исключительно с идеей — результатом умственной деятельности, которая в последствии проявляется в материализированной форме.

Вдобавок ко всему вышеизложенному, стоит заметить, что в настоящее время на конституционном уровне государства установлено большое количество форм собственности и возможности использования имущества, однако одной из самых сложных проблем, возникающих у субъектов хозяйствования, является проблема наиболее правильного и оптимального определения правового режима имущества, которая используется в предпринимательской деятельности согласно действующему в настоящее время законодательству РФ.

Литература

1. Коммерческое (предпринимательское) право. — Том 2 / под редакцией В. Ф. Попондопуло. — Москва : Проспект, 2019.
2. Батрова, Т. А. Предпринимательское право : учебное пособие / Т. А. Батрова. — Москва : Инфра-М, 2015.

Сергута С. В.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Автономные суда и правовые проблемы при эксплуатации

Аннотация. Человечество давно используют морские пространства, моря, океаны, которые помогают расширять географию сотрудничества, развивать и укреплять экономику своего государства, вести научные, технические исследования, осваивать инновационные технологии. Открываются новые горизонты для развития морской инфраструктуры. Морские автономные надводные суда уже не фантастика, а научно-технологический революционный прорыв. В процессе развития морского автономного надводного судоходства, внедрения в национальную, международную цепочку взаимоотношений, участники столкнутся с проблемами при взаимодействии друг с другом, которое нуждаются в правовом регулировании. На текущий момент статус морского автономного надводного судна не закреплен, как в международных, так и национальных правовых актах. В связи с развитием цифровых технологий, а также внедрением научно-технических достижений в морскую отрасль, эксплуатация морского автономного транспорта совершенно немыслима без разработки и принятия нормативно-правового акта, исходя из этого, необходимо уже сейчас разработать актуальное положение о морских автономных надводных судах, определить категории, группы, статус, способы контроля, зону ответственности. Приведенный перечень не является исчерпывающим, так как вопрос нормативного регулирования автономных судов носит комплексный характер, затрагивающий разные стороны торгового мореплавания.

Ключевые слова: правовое регулирование; автономное судно; статус судна; морское право.

Ведение

Желание создать морской автономный надводный транспорт появилось еще в начале прошлого столетия. Все подобные разработки создавались для военных целей. Однако они носили скорее экспериментальный характер и имели управление через кабель, дистанционное радиоуправление. В последующие годы усилия инженеров в основном были направлены на разработку уже полностью автономного, а не дистанционного управляемого транспорта.

С целью развития автономного судоходства, в конце 2020 г. в России началась реализация эксперимента по опытной эксплуатации автономных

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Насер Абдель Рахим Аль Али.**

судов, которая проходит в период с 10 декабря 2020 г. до 31 декабря 2025 г. в соответствии с постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2020 г. № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов по Государственным флагом Российской Федерации».

Вместе с тем, недостаточно реализовать техническую возможность использования морских автономных надводных судов (МАНС), необходимо обеспечить правовое регулирование для безопасной эксплуатации автономного транспорта.

На различных площадках как национальных, так и международных, лучшие умы отрасли обсуждают вопросы, связанные с регулированием правовых отношений МАНС.

В московском Гостином дворе в ноябре 2021 г. прошел юбилейный XV Международный форум «Транспорт России» и выставка «Транспортная неделя — 2021», в рамках которых Министр транспорта В. Савельев отметил: «Сегодня без цифровизации процессов невозможно дальше развивать транспорт. В мире сейчас происходит революция в транспорте, потому что цифровизация глубоко проникла в транспортную отрасль, и она меняет транспортный ландшафт. И с этим необходимо считаться. Прежде всего это автономный транспорт» [URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/94165/>].

Принимая во внимание заинтересованность государства и темпы развития технологий, уже в конце 2021 г. Правительством РФ внесен проект федерального закона № 48133-8 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», которым предлагается устранить административные барьеры для использования автономных судов.

Как отмечалось ранее, недостаточно внедрить цифровые технологии в транспортную инфраструктуру, необходимо создать юридический фундамент для безопасной эксплуатации МАНС. Именно с этой целью в национальном законодательстве создается фундамент правового регулирования, в виде проекта федерального закона, а также план мероприятий по совершенствованию законодательства позволяющего эксплуатацию автономного судна, предусматривающий внесение изменений, как в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), так и в отдельные законодательные акты в части правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов.

В ноябре 2022 г. прошла 106-я сессия Комитета по безопасности на море (КБМ106), на базе Международной морской организации, в которой приняла участие делегация Российской Федерации. Ключевым вопросом которой была разработка Международного кодекса для морских автономных надводных судов (МАНС), который планируется ввести в действие во второй половине 2024 г. как рекомендательный, а в 2028 г. — как обязательный инструмент для регулирования МАНС [URL: <https://portnews.ru/news/338671/> (дата обращения: 13 февраля 2023 г.)].

Вместе с тем несмотря на активную работу участников транспортной отрасли на национальных и международных площадках по регулированию правовых отношений при эксплуатации МАНС, целью исследования является выявление актуальных областей правового регулирования, в которые необходимо внести дополнения или изменить.

Определение и классификация морских автономных надводных судов

При рассмотрении определения МАНС, необходимо отметить, что в национальных нормативных актах и научной среде, до сих пор нет единого термина раскрывающего само понятие автономного судна. О чем свидетельствуют разные определения термина «автономное судно», так например: Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов по Государственным флагом Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2020 г. № 2031, приводится определение автономного судна, под которым понимается: «самоходное судно, используемое в целях торгового мореплавания, процессы управления которым частично или полностью могут осуществляться в автоматическом и дистанционном режиме без участия членов экипажа судна на борту».

Однако в проекте федерального закона № 48133-8 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», дано иное определение автономного судна: «Под автономным судном в настоящем Кодексе понимается самоходное судно, процессы управления которым частично или полностью осуществляются в автоматическом режиме без участия членов экипажа судна».

Также нет единого понятия и в международных актах, о чем свидетельствуют результаты нормативного обзора рабочей группы, на 103-й сессии Комитета по безопасности на море, в результате которой приоритетно обсуждались вопросы разработки: «терминологии и определений МАНС, в том числе согласованное на международном уровне определение МАНС и уточнение значения термина «капитан», «экипаж» или «ответственное лицо», в частности, в третьей степени (дистанционно управляемое судно) и четвертой (полностью управляемое судно) автономный корабль» [URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-103rd-session.aspx> (дата обращения: 13 февраля 2023 г.)].

Для определения круга нормативных задач, под термином «морское автономное надводное судно (МАНС)», предлагаем условно представить автономное судно, как управляемое автоматической системой, которая принимает собственные решения и действия на основе проведенных расчетов и запрограммированных алгоритмов, и (или) дистанционно управляемое в плавании капитаном, находящимся в центре дистанционного управления (контроля).

Комитет по безопасности на море, согласно документу *Framework for the regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships (MASS) MSC 100/20/Add.1 Annex 2, page 1*, с целью нормативного анализа определил четыре степени автономности.

Степень 1: «судно с автоматизированными процессами и поддержкой принятия решений: Моряки находятся на борту, чтобы эксплуатировать и контролировать бортовые системы и функции. Некоторые операции могут быть автоматизированы и иногда осуществляться без присмотра, но с моряками на борту, готовыми взять на себя управление».

Степень 2: «дистанционно управляемое судно с моряками на борту: Судно контролируется и управляется из другого места. Моряки доступны на борту, чтобы взять под контроль и управлять бортовыми системами и функциями».

Степень 3: «дистанционно управляемое судно без моряков на борту: Судно контролируется и управляется из другого места. На борту нет моряков».

Степень 4: «полностью автономный корабль: Операционная система корабля способна сама принимать решения и определять действия» [URL: https://maiif.org/wp-content/uploads/2019/06/MSC-100_20-Annex-20-1.pdf (дата обращения: 13 февраля 2023 г.)].

В первых двух степенях предусмотрено наличие членов экипажа на борту судна, но их функции от части отличаются от функций экипажа в настоящее время. Поскольку часть судовых операций будет автоматизирована, а находящийся экипаж на борту будет контролировать процессы и только при необходимости управлять.

В оставшихся степенях предусмотрено полностью автоматическое управление, то есть все процессы будут выполняться автоматически, в том числе движение судна, его скорость, выбор безопасного маршрута.

Указанные определения позволяют сгруппировать степени в две категории: полуавтономные суда и полностью автономные суда. Проектом федерального закона № 48133-8 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», предлагается внести определения этим категориям:

1. «полуавтономным судном, если судно способно осуществлять плавание без постоянного контроля за судовыми машинами, механизмами и приборами со стороны экипажа судна (без несения ходовой вахты), а также без постоянного управления движением судна силами экипажа судна, который ведет общее наблюдение за судном и в случае необходимости осуществляет управление судном, его машинами и механизмами, или без управления движением судна силами экипажа судна, который ведет общее наблюдение за судном и в случае необходимости принимает меры по восстановлению нормальной работы судовых машин, механизмов и приборов».

2. «полностью автономным судном, если судно способно осуществлять плавание без экипажа на борту при непрерывном наблюдении за судном и управлении его движением внешним экипажем, находящимся вне судна, или без непрерывного наблюдения за судном и управления его движением».

Что в конечном итоге позволит существенно сузить круг нормативных задач и упростить работу законодателям для проведения нормативного анализа.

Правовой статус автономного судна

Очевидно, что после появления автономных судов, возникнут вопросы о их правовом статусе. Это не удивительно, так как научно-технический прогресс опережает нормативно-правовое регулирование.

В национальной и международной доктрине существуют неоднозначные подходы к понятию правового статуса автономного судна, может ли «морское автономное надводное судно» считаться судном, в том контексте, в котором его понимают национальные и международные источники права. Исходя из этого, следует для начала разобраться что же такое «судно» и каков его правовой статус в национальных и международных источниках права.

В свободной энциклопедии «Википедия» под «судном» понимается: «плавучее сооружение, предназначенное для транспортных, промысловых, военных, научных, спортивных и других целей», оно может быть военным или гражданским. Гражданские суда по своему назначению подразделяются на транспортные (несамоходные (баржи) и самоходные), промысловые, технические, вспомогательные (в том числе портовые буксиры, ледоколы, плавучие доки, плавучие краны, дебаркадеры) и специальные; а также прогулочные и спортивные суда.

Как следует из международных актов, регулирующих отношения при эксплуатации судов, применяются различные варианты термина «судно». К ним относятся общие и специальные (ограниченны применением исключительно в рамках одного источника и разработаны исходя из его целей).

К общему источнику международного правового акта, в котором определение «судно», применимое для широкого диапазона отношений, относится Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., из ст. 1 Конвенции следует, что: «Для целей настоящей Конвенции «судно» означает любое судно, не закрепленное постоянно на морском дне, включая суда с динамическим принципом поддержания, подводные аппараты или любые другие плавучие средства».

К специальному источнику международного правового акта, относится Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (Конвенция об ответственности 1992 г.), из ст. 1 Конвенции следует, что: «В настоящей Конвенции «судно» означает лю-

бое морское судно и морское плавучее средство любого типа, построенное или приспособленное для перевозки нефти наливом в качестве груза, при условии что судно, способное перевозить нефть и другие грузы, рассматривается в качестве судна только тогда, когда оно фактически перевозит нефть наливом в качестве груза, а также в течение любого рейса, следующего за такой перевозкой, если не доказано, что на борту не имелось остатков от такой перевозки нефти наливом».

Перечень приведенных международных нормативных актов не исчерпывающий, но необходимо подчеркнуть, что определение судна во всех имеющихся источниках международных актов, имеют признаки связи судна с водной средой, а также использования его в качестве емкости для перемещения груза по водной среде.

Национальным источником правового регулирования, в котором отражено понятие «судно», является КТМ РФ. Статьей 7 КТМ РФ отражено: «Под судном в настоящем Кодексе понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания». Из смысла определения следует, что законодатель опирается на статус судна и цель его применения.

Исходя из национального источника правового регулирования, можно понять, что для признания объекта судном, не принципиален факт самостоятельного передвижения судна по водному пространству, акцент делается на объекте, целенаправленно созданном для эксплуатации на водной среде, а не случайно оказавшийся предмет в этом пространстве.

Кроме того, указано, что судном признается как самоходный, так и несамоходный объект, и совершенно не принципиально находится экипаж на борту или нет.

Таким образом, можно прийти к следующему выводу, что автономное судно, которое будет соответствовать установленным национальным требованиям, можно квалифицировать как «судно». Однако отсутствие единого термина раскрывающего само понятие автономного судна, будет создавать дискомфорт.

Актуальные вопросы области

После определения правового статуса автономного судна, неизбежно появятся актуальные вопросы: о минимальном составе экипажа; минимальных требованиях предъявляемых к экипажу; требования несение вахты; соблюдение требований конвенции МППСС-72. Кроме того, не менее важными вопросами является и гражданская ответственность за причиненный ущерб; статус капитан; статус экипажа судна; использования удаленного ходового мостика, и другие, поскольку национальные и международные нормы, регулирующие взаимоотношения торгового мореплавания, до настоящего времени отталкивались от факта наличия экипажа на борту.

Правовые проблемы в эксплуатации

Одна из ключевых проблем возникает из Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которая предусматривает обязательные меры для обеспечения безопасности в море: «каждое судно возглавлялось капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна», такие меры отражены и в других ратифицированных Российской Федерацией морских конвенциях.

Кроме того, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74) обязывает: «соблюдать ранее принятые или, если это необходимо, принимать новые меры с целью обеспечения того, чтобы с точки зрения охраны человеческой жизни на море все суда были укомплектованы экипажами надлежащей численности, члены которых имеют должную квалификацию», вместе с тем, настоящей конвенцией предусмотрено: «выдать соответствующий документ о минимальном безопасном составе экипажа».

Для эффективного регулирования правовых отношений при эксплуатации, как указывалось ранее, необходимым использовать имеющиеся категории автономных судов в виде:

Полуавтономного судна, подразумевая экипаж на борту.

Полностью автономное судно, подразумевая отсутствие экипажа на борту.

Исходя из сформированных категорий, в первую очередь необходимо внести поправки в КТМ РФ о требовании наличия Свидетельства о минимальном составе экипажа. Для первой группы во избежания коллизий, определить минимальный состав экипажа для обеспечения безопасности судна с учетом автоматизации многих процессов. Для второй указанное свидетельство не требуется, поскольку к данной группе относятся суда, не предусматривающие наличие экипажа на борту.

Кроме того, необходимо определить и установить минимальные квалификационные требования к экипажу судна, как внешнему, так и находящемуся непосредственно на борту.

На этом этапе необходимо отметить и Конвенцию о труде в морском судоходстве 2006 г., из смысла правила А2.7 следует, что судно должно иметь достаточное количество моряков для эффективной эксплуатации и безопасности, а также иметь надлежащую квалификацию.

Анализ рассмотренных нормативных актов позволяет сделать вывод, что вопрос безопасного комплектования остается под юрисдикцией государства.

Из вышеизложенного вытекает еще одна потенциально важная проблема, которая отражена в Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДНВ-78). Конвенция ПДНВ-78 регулирует вопросы дипломирования и несение вахты членами экипа-

жа судна, из смысла правила VIII/2 следует, что выполнение требований по несению безопасной вахты или вахт осуществляется под общим руководством капитана судна, ответственность за безопасность плавания судна во время несения вахты лежит на вахтенных помощниках капитана. Кроме того, в дополнениях к ПДНВ-78 в качестве одного из принципов несения вахты на судах отмечено, что «ни в коем случае нельзя оставлять мостик без присмотра».

Исходя из анализа положений конвенции ПДНВ-78, необходимо отметить, что это важный нормативный барьер, связанный также с ранее описанной проблемой комплектования судов.

Требования конвенций постоянного физического присутствия на мостике вахтенного офицера создает коллизию, требующую внесения поправок в существующие правовые акты, которые позволят эксплуатацию судов из центра дистанционного управления (контроля).

Вместе с тем, не мало важная проблема возникает при рассмотрении конвенции о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72), которая является своего рода правилами движения на море. Все суда должны соблюдать требования конвенции МППСС-72, независимо от способа управления, размера и прочих характеристик.

Конвенция МППСС-72, как и вышеуказанные, предполагают физическое присутствие экипажа на борту, одним из основных барьеров является «правило 5» из которого следует, что: «Каждое судно должно постоянно вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, так же как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения».

Указанное в «правиле 5» МППСС-72 требование, может быть выполнено I категорией полуавтономных судов. Куда сложнее ситуация со II категорией полностью автономных судов, где экипаж отсутствует. При таких условиях правила конвенции МППСС-72 могут предусматривать нормативный барьер для эксплуатации автономных судов. Тут следует отметить, что такие суда можно оснастить аудио-, визуальными датчиками. В таком случае необходимо установить приемник сигнала датчиков в доступном месте для внешнего экипажа дистанционного центра управления (контроля). Таким образом можно прийти к выводу, о компромиссе при эксплуатации всех категорий автономных судов, в случае выполнения описанных действий. Однако, остается не раскрытым вопрос к формулировке конвенции МППСС-72 «на слух и зрение», необходимо только физическое присутствие или возможно дистанционное?!

Вместе с тем, анализ озвученных проблем показывает, что для автономных судов необходимо разработать конфигурации автономности и укомплектованности исходя из следующего:

— пилотируемое судно управляется командой с мостика;

— пилотируемое судно управляется автоматической системой, экипаж на борту при необходимости вмешивается;

— пилотируемое судно управляется автоматической системой.

Только тогда можно будет достичь полноценного понимания потенциальных проблем, возникающих при разработке нормативно-правового регулирования отношений и эксплуатации МАНС.

Заключение

Исходя из изложенного, считаю, что развитие морского автономного транспорта немыслимо без разработки актуальных правовых норм, регулирующих внедрение и применение инновационных технологий науки и техники.

Понятно, что в статье раскрыты не все актуальные области правового регулирования, а лишь их часть, которые, по мнению автора, являются наиболее актуальными. Вместе с тем, отмечу, что требования к объему статьи ограничивают возможности в полной мере раскрыть все важные области, так или иначе касающиеся правового регулирования отношений участников и эксплуатации автономных судов. Это скорее попытка привлечь внимание участников транспортной отрасли к обсуждению не простой темы. Подчеркну, что по мере развития технологий и внедрения научно-технического прогресса в морскую отрасль, количество участников взаимодействия будет только расти, а с ними увеличиваться необходимость нормативно-правового регулирования процессов взаимоотношений. В связи с этим, необходимо немедленно реагировать на существующие вызовы, первым этапом разработать и внедрить регулирующие отношения участников взаимодействия норм права для зарождающегося автономного судоходства, вторым этапом анализировать их особенности и исследовать эффективность.

ТРЕБОВАНИЯ
к материалам, представляемым для опубликования
в приложении к журналу «Вестник Юридического института МИИТ»

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется в электронной форме научному руководителю. При положительной рецензии научный руководитель направляет статью в редакцию журнала (albinadg@mail.ru).

2. Статья должна содержать:

- фамилию и инициалы автора;
- место работы, учебы (полное наименование организации в именительном падеже);
- адрес электронной почты;
- название статьи;
- аннотацию;
- ключевые слова (5—7 слов).

3. Объем материала — от 5 до 10 страниц формата А4.

4. Список литературы. Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ Р 7.0. 100-2018.

5. При несоблюдении указанных правил редакционный совет вправе отклонить статью.