

**ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«ВЕСТНИК ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»
№ 3 (43) — 2023**

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

Содержание

Требования к материалам, представляемым для опубликования в приложении к журналу «Вестник Юридического института МИИТ»	4
<i>Баева В. П.</i> Правовой статус капитана автономного судна.....	5
<i>Баева В. П.</i> Правовое регулирование автономного судоходства	10
<i>Баранова Е. В.</i> Признание права как способ защиты корпоративных прав	18
<i>Беликова В. А.</i> Защита и поддержка предпринимателей в период пандемии	21
<i>Гамадаев М. В.</i> Контрольно-надзорная деятельность в сфере воздушного транспорта	24
<i>Голосницкая О. В.</i> Правовое обеспечение безопасности пассажиров на железнодорожном транспорте	27
<i>Демешева Д. И.</i> Безопасный проезд железнодорожных переездов.....	30
<i>Доминова Д. Г.</i> Источники морского страхового права в России.....	32
<i>Ельцина О. А.</i> Преимущества использования конструкции рамочного договора при оформлении правоотношений в транспортной сфере.....	38
<i>Ефремова Д. С.</i> Правовой аспект регулирования развития цифровизации в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги».....	41
<i>Жиров Д. Р.</i> Правовое регулирование финансовой деятельности Великобритании	45
<i>Измайлова Д. Р.</i> Основы правомерности изъятия земельных участков под строительство объектов транспортной инфраструктуры	49
<i>Калинина О. В.</i> Правовое регулирование ледокольного флота Российской Федерации: перспективы и пути развития.....	51
<i>Канатчикова Е. Ю.</i> Управление рисками причинения вреда (ущерба) на железнодорожном транспорте при осуществлении государственного контроля (надзора)	59
<i>Кочетков А. С.</i> Проблемы системы обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры	62
<i>Кравченко А. И.</i> Проблемы правового регулирования уголовного преследования несовершеннолетних за совершение актов пиратства.....	65
<i>Лиховидова А. В.</i> Особенности искового производства по делам, связанным с перевозкой грузов железнодорожным транспортом.....	69
<i>Лощакова Е. А.</i> Становление и развитие правового режима имущества Центрального банка Российской Федерации	72
<i>Мусаев Х. И.</i> Административно-правовые аспекты регулирования безопасности в транспортной сфере	76
<i>Невейкин М. П.</i> Правовое положение открытого акционерного общества «Российские железные дороги» как субъекта корпоративных правоотношений.....	79
<i>Перевалова А. Р.</i> Проблемы и основные направления совершенствования антикоррупционной экспертизы правовых актов и их проектов.....	83
<i>Печеницын Д. С.</i> Страхование ответственности судовладельцев по российскому праву.....	87
<i>Родоманова А. А.</i> Проблемы регулирования рекламной деятельности в России и зарубежных государствах	92
<i>Саидов М. С.</i> Вопросы взаимодействия контрольно-надзорного органа с хозяйствующими субъектами в период перехода к риск-ориентированному подходу	95
<i>Скирдин П. В.</i> Проблемы цифровизации перевозок железнодорожным транспортом	99
<i>Степещенков А. Е.</i> Вопросы организации транспортной безопасности в Российской Федерации	103
<i>Талыбова Ч. В.</i> Защита деловой репутации субъектов предпринимательской деятельности при осуществлении государственного контроля (надзора).....	107
<i>Фролов П. В.</i> Проблема эффективности общественного контроля в системе противодействия коррупции.....	113
<i>Фуцева В. А.</i> Роль ответчика в арбитражном процессе (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги»)	117
<i>Ходос А. В.</i> Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации	121

<i>Ченкин Д. С.</i> Международно-правовое регулирование института загрязнения атмосферы с судов: вызовы и международно-правовые аспекты.....	125
<i>Шамсуев Ш. К.</i> Толкование понятия «антикоррупционный контроль».....	131
<i>Шамсуев Ш. К.</i> Антикоррупционная политика в России	133
<i>Шарова Е. А.</i> Сравнительно-правовой анализ договора подряда и договора возмездного оказания услуг	135
<i>Шелпаков Р. О.</i> Проблемы правового регулирования судоходства в Арктической зоне.....	139
<i>Юрова В. М.</i> Правовое регулирование инноваций в предпринимательской деятельности.....	143
<i>Кабетова А. А.</i> Государственные закупки	147

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. Научный руководитель оценивает полноту раскрытия темы, грамотность написания и актуальность нормативных документов. 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. В сноске указываются фамилия и инициалы научного руководителя, а также его научная степень.

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

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

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

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

Правовой статус капитана автономного судна

Аннотация. В данной статье анализируется установленное нормами международного и национального законодательства положение капитана автономного судна, его права и обязанности. Проводится сравнение «традиционного» капитана судна и внешнего капитана автономного судна. Целью исследования является изучение принятых нормативных правовых актов и международных актов и их применение к новым понятиям в данной сфере. Рассматривается федеральный закон, касающийся поправок в сфере автономного судоходства в России.

Ключевые слова: капитан; компетентная в области автономного судоходства организация; внешний капитан; владелец автономного судна; права и обязанности капитана судна.

Введение. Капитан судна является субъектом многих правоотношений и имеет особый правовой статус, который определяется международным морским правом и национальным законодательством. В общем капитан судна является ответственным за безопасность и управление судном, а также за команду и пассажиров на борту.

Термин «капитан судна» всегда подразумевал под собой лицо, обладающее достаточно большим спектром обязанностей.

Изначально капитаном судна считалось лицо, имеющее достаточную квалификацию для управления судном и сам термин подразумевал под собой нахождение данного лица на судне, однако с возникновением идеи автономного судоходства и ее последующей реализацией обязанности капитана переложили на владельцев автономных судов, однако те, в свою очередь, могут доверить управление судном организации, уполномоченной на управление судном. Так как в международном поле все еще идут обсуждения касающиеся сферы автономных судов и соответствующей практики пока не сложилось, не очень ясно в каком составе будет «экипаж», управляющий таким судном. За каждым Оператором может быть закреплено свое судно, либо это будет группа лиц.

Каковы будут обязанности данной организации и последующие санкции при невыполнении своих обязательств.

В данной статье сравниваются понятия «капитан» и «внешний капитан», рассматриваются их обязанности согласно международным соглашениям и национальному законодательству РФ в сфере судоходства.

Капитан автономного судна. Согласно КТМ РФ высшим лицом на судне, обладающим полной ответственностью не только за свои действия, но и за действия экипажа является капитан судна, на него возлагается множество обязательств, таких как «управление судном, в том числе судоходство, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, поддержанию порядка на судне, защите водной среды, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу».

Согласно Морскому энциклопедическому словарю, капитан судна — это «должностное лицо, возглавляющее экипаж гражданского судна и ответственное за его действия, имеющее судоводительное образование и звание капитана (штурмана) дальнего плавания или капитана (штурмана) малого плавания. Капитан судна является представи-

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

телем судовладельца и грузовладельцев в отношении договоров и исков, вызываемых нуждами судна, груза и плавания, если на месте нет иных представителей» [URL: <https://www.korabel.ru/dictionary/detail/640.html> (дата обращения: 6 сентября 2023 г.)].

В некоторых международных соглашениях закреплено определение термина «капитан судна», например, в ст. 2 Конвенции о минимальной квалификации капитана и других лиц 1936 г. «капитан или штурман» означает любое лицо, которому вверено командование или управление судном.

В Манильских поправках к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДНВ) Капитан означает лицо, командуемое судном.

Капитаном считается лицо, находящееся непосредственно на судне во время управления им, однако с возникновением идеи автономного судоходства появились вопросы касательно положения капитана на автономных судах.

На 103-й сессии в мае 2021 г. Комитет по безопасности на море Международной морской организации (ИМО) проанализировал ряд международных договоров касающихся безопасности судов в разрезе возможности регулирования морских автономных надводных судов. Было признано, что в значительном числе документов следует разъяснить значение термина «капитан», его роль и ответственность особенно на полностью автономных судах, так как все документы ИМО подразумевают наличие капитана на борту. ИМО использует термин «удаленный оператор», подразумевающий специалиста по управлению судном, который находится в специальном центре по управлению автономными судами [URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/MASS.aspx> (дата обращения: 7 сентября 2023 г.)].

В России был разработан и принят Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части правоотношений, возникающих при использовании автономных судов», вступающий в силу с 1 марта 2024 г. В данном законе согласно ст. 106.1 в зависимости от степени автоматизации, управление автономным судном, в том числе судовождение, обеспечение безопасности плавания судна, обеспечение защиты морской среды, осуществляется в автоматическом режиме под наблюдением экипажа судна (при его наличии) и под наблюдением специалистов судовладельца, находящихся вне судна. Судовладелец может поручить компетентной в области автономного судоходства организации осуществление наблюдения за судном и управления судном специалистами такой организации, находящимися вне судна, при этом ответственность за безопасное управление судном в любом случае остается за судовладельцем.

Компетентная в области автономного судоходства организация согласно изменениям, это та, полномочия которой подтверждаются соответствующим свидетельством в данной области. Она укомплектовывает внешний экипаж. В таком случае понятие «капитан» вообще становится очень расплывчатым.

В федеральном законе указано, что «Каждое автономное судно должно иметь внешний экипаж, члены которого имеют соответствующую квалификацию и внешний состав которого достаточен для обеспечения безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения, выполнения требований к соблюдению рабочего времени, недопущения перегрузки членов внешнего экипажа работой».

Компетентную в области автономного судоходства организацию таким образом можно приравнять к своеобразному крьюингу.

Согласно ст. 106.5 «дистанционное управление автономным судном, оказание помощи в управлении полуавтономным судном капитану полуавтономного судна и эки-

пажу полуавтономного судна осуществляет внешний экипаж автономного судна, в состав которого входят внешний капитан и специалисты, имеющие опыт работы в должности капитана или старшего помощника капитана морского судна вместимостью не менее чем 3000 и прошедшие обучение по программе повышения квалификации».

В случае смерти, болезни или иной причины, препятствующей выполнению капитаном автономного судна своих служебных обязанностей, такие обязанности по решению судовладельца возлагаются на члена экипажа, имеющего необходимую квалификацию.

В полностью автономном судне, при невозможности выполнения своих обязанностей, обязанности внешнего капитана также по решению судовладельца возлагаются на члена внешнего экипажа с соответствующей квалификацией.

В свою очередь, согласно федеральному закону, внешний капитан полуавтономного судна будет работать «в паре» с капитаном и давать ему рекомендации в части режимов работы судовых двигателей и рулевого устройства, маршрута движения».

В полностью автономном судне внешний капитан «является лицом, ответственным за управление полностью автономным судном, и выполняет все функции и обязанности, возложенные законодательством РФ на капитана судна по управлению судном, обеспечению безопасности плавания и предотвращению загрязнения окружающей среды».

Такие международные акты, как Конвенция ПДНВ 1978 г. уже не может применяться к данной организации так как в ст. 3 указано, что «Конвенция применяется к морякам, работающим на морских судах».

Если рассматривать капитана как лицо, на которое возлагается много обязательств касательно сохранности судна и экипажа, то при условии, что судно будет автономное, данные обязательства возлагаются на владельца автономного судна. Он «должен обеспечить безопасную эксплуатацию автономного судна и его мореходное состояние».

Права и обязанности капитана автономного судна. Капитан наделен значительными правами и обязанностями по отношению к другим членам экипажа. Любое распоряжение капитана, относящееся к сфере его полномочий должно выполняться членами экипажа бесспорно. В случае неисполнения распоряжения, капитан имеет право накладывать санкции на соответствующего члена экипажа.

В круг обязанностей капитана входит принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, управления судном, контроль за выполнением планов и задач судна, оказание помощи терпящим бедствие.

Капитан судна вправе удостоверить завещание, и оно в свою очередь будет приравниваться к нотариально удостоверенному, согласно ст. 1121 Гражданского кодекса РФ. Внешний капитан не обладает такими полномочиями.

Также капитан имеет право объявить режим чрезвычайной ситуации на судне, если в этом есть необходимость.

При совершении преступления на борту, согласно ст. 69 КТМ РФ капитан судна возбуждает уголовное дело публичного обвинения и осуществляет неотложные следственные действия. К организации, уполномоченной на управление автономными судами данную статью невозможно будет применить, поскольку такая норма имеет свое действие только в рамках судна, находящегося в плавании.

При условиях, затрудняющих плавание, таких как плохая видимость, плавание во льдах и пр., капитан должен находиться на мостике и осуществлять персональное командование судном по своему усмотрению при любых обстоятельствах, что будет невозможно при полностью автономном судне.

При столкновении полностью автономного судна с другим судном внешний капитан обязан оказать помощь другому судну, его пассажирам и членам его экипажа, если это не представляет опасности для своего судна.

Согласно ст. 71 КТМ РФ капитан является представителем судовладельца, однако судовладелец обязан нести ответственность за последствия действий капитана, если он совершает их от имени судовладельца и в пределах своих полномочий [Определение Конституционного Суда РФ от 4 июля 2019 г. № 1837-О].

При условии, что судно является автономным, интересы судовладельца и грузовладельца представляются соответственно судовладельцем и грузовладельцем или уполномоченными лицами.

При лоцманской проводке судна капитан обязан обеспечить безопасную посадку и высадку лоцмана, а также безвозмездно предоставлять ему отдельное помещение и питание. Присутствие лоцмана на борту судна не освобождает капитана от его обязанностей за безопасность судна. Капитан и лоцман должны обмениваться информацией относительно плавания, местных условий и особенностей судна.

Внешний капитан полностью автономного судна также обязан обеспечить безопасную посадку и высадку лоцмана и не вправе брать на судно в качестве лоцмана лицо, не имеющее лоцманского удостоверения.

Если лоцманская проводка составляет более четырех часов для лоцмана предусматривается отдельное помещение и обеспечивается бесплатное питание.

Внешний капитан обязан заблаговременно обеспечить предоставление лоцману точных данных об осадке, о длине, ширине и вместимости судна, которые вносятся в лоцманскую квитанцию.

Если на обычном судне лоцман отдает распоряжения касательно плавания и маневрирования судна, то на автономном судне лоцман самостоятельно ставит судно на якорь, швартует в безопасном месте либо выводит из района лоцманской проводки, однако, это не устранивает ответственности внешнего капитана за управление автономным судном.

Ответственность капитана автономного судна. Капитан имеет верховную власть на судне и ответственность для принятия решений по обеспечению безопасности и защиты окружающей среды, экипажа и груза, предусмотренную как международными, так и национальными нормативными правовыми актами.

В международных конвенциях, таких как Международные правила предотвращения столкновения судов в море 1972 г., Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. закреплена ответственность капитана за нарушение данных соглашений.

Согласно Правилу 2, ничто в МППСС не может освободить ни судно, ни его владельца, ни капитана, ни экипаж от ответственности за последствия, которые могут произойти от невыполнения МППСС-72 [Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г.].

В национальном законодательстве ответственность закреплена в Уголовном кодексе РФ, Кодексе РФ об административных правонарушениях.

Например, за оставление в опасности членов своего экипажа или пассажиров своего судна, ответственность капитана наступает по ст. 125 УК РФ.

Статья 270 УК РФ предусматривает ответственность за неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие на море, «если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров».

Также в КоАП РФ предусмотрена административная ответственность капитана за невыполнение правил ведения судовых документов, несоблюдение требования о направлении капитану морского порта сообщения о затонувшем имуществе, осуществление капитаном плавания без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки.

Что касается ответственности внешнего капитана автономного судна или компетентной в области автономного судоходства организации, в ст. 106.7 Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ указано, что «владелец автономного судна, соб-

ственник автономного судна, компетентная в области автономного судоходства организация, осуществляющая управление автономным судном, производитель оборудования и разработчик программного обеспечения, предназначенных для обеспечения автономного судовождения несут солидарную ответственность за причинение вреда морской среде вследствие эксплуатации автономного судна или в связи с эксплуатацией автономного судна».

Согласно Федеральному закону капитан судна или внешний капитан полностью автономного судна, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море, за нарушение данной обязанности капитан судна, внешний капитан полностью автономного судна несут уголовную ответственность.

Законодатель предусматривает солидарную ответственность за причинение вреда окружающей среде. Однако, так как внешний капитан согласно поправкам, несет те же обязанности, можно предположить, что на него будет налагаться та же ответственность, за исключением той, которая предусматривает непосредственное нахождение капитана и экипажа на борту судна.

Заключение. Капитан является должностным лицом, которое управляет судном, отвечает за безопасность экипажа и пассажиров. Его правовой статус определяется международными конвенциями, кодексами и национальными законами. Капитан имеет право руководить экипажем, управлять судом, обеспечивать соблюдение законодательства, взаимодействовать с портовыми службами и властями, а также нести ответственность за грузы пассажиров.

Поскольку автономные суда будут оснащены системами искусственного интеллекта и могут функционировать без постоянного присутствия человека на борту, роль капитана меняется и перераспределяется.

Внешний капитан — это должностное лицо, которое не является членом экипажа, но выполняет функции капитана на время своей работы. На полуавтономных судах внешний капитан работает совместно с обычными капитанами, однако на полностью автономных судах внешние капитаны заменяют обычного капитана и наделяются теми же функциями, правами и обязанностями, как и обычный капитан.

Тем не менее внешний капитан не сможет выполнять некоторые функции, например, вести дознавательные мероприятия в рамках уголовного дела, удостоверить за вещание и т.д.

На сегодняшний день на международной арене идут обсуждения касательно правового статуса внешнего капитана автономного судна и в конвенциях не закреплены права и обязанности внешнего капитана, в то же время некоторые международные соглашения одинаково будут применимы как к традиционному, так и к внешнему капитану.

В России правовой статус внешнего капитана уже закреплен в поправках к законодательству в части правоотношений, возникающих при использовании автономных судов. Он предусматривает такие обязанности внешнего капитана, как контроль и надзор над автономным судном, безопасное плавание, а также принятие решений в случае необходимости.

Также существует ответственность за действия или бездействие капитана автономного судна предусмотренная законодательством.

Баева В. П.,

магистрант Юридического института

Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Правовое регулирование автономного судоходства

Аннотация. В данной статье анализируется работа государств в сфере автономного судоходства, а также приводятся примеры государств, которые уже начали развиваться в данной сфере. Проводится анализ уже принятых нормативных правовых актов в сфере автономного судоходства и его регулирования. Целью исследования является изучение существующих нормативных правовых актов, а также новых принятых нормативных правовых актов, относящихся к автономному судоходству и их применение в отношении данной сферы. Приводятся примеры национальных программ в сфере автономного судоходства. Рассматривается федеральный закон, касающийся поправок в сфере автономного судоходства в России.

Ключевые слова: внешний экипаж; автономное судно; полуавтономное судно; владелец автономного судна; компетентная в области автономного судоходства организация.

Введение. Автономное судоходство постепенно становится все более реальным и выгодным для транспортировки груза путем река-море, однако, в то время как технологический процесс ушел далеко вперед, нормативно-правовая база только начинает разрабатываться.

Перед этой отраслью стоит задача определения и понимания концепции автономных судов, а также разработки соответствующей правовой базы, состоящей из международных и национальных нормативных актов.

Помимо международных соглашений для каждого государства важно иметь свое национальное законодательство в данной сфере, именно поэтому данная тема с каждым годом является все более дискутируемой.

С развитием автономного судоходства и внедрением новых технологий в суда для управления автономными функциями возникают опасения по поводу сокращения числа моряков и их рабочих мест, которые как ожидается будут заменены искусственным интеллектом и автономными системами. Однако так ли это на самом деле?

Возможно, возникнет тенденция для создания новых судоходных компаний, специализирующихся на автономном судоходстве и, как следствие, появятся новые рабочие места, требующие высококвалифицированных специалистов.

В статье поднимаются вопросы международного регулирования автономных судов, а также разработки и принятия поправок в национальное законодательство Российской Федерации в сфере автономного судоходства.

Регулирование автономного судоходства. Крайне важно понимать, что эксплуатация морских судов носит в основном международный характер и регулируется целым перечнем международных Конвенций. Такие соглашения прямо или косвенно предусматривают, что морские суда эксплуатируются экипажем, определяют права и обязанности как экипажа судна, так и судовладельца, и государства флага.

Касательно международных договоров, было очень много обсуждений, подходит ли текущая международная нормативно-правовая база, например, Конвенция по морскому праву 1982 г. для автономных судов и экипажей, закрепленных за ними. Например, ст. 9 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. предусматривает обязанность каждого государства принимать меры для комплектования и обучения экипажей судов. В част-

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

ности, государство флага обязано обеспечивать, чтобы каждое судно возглавлялось капитаном и офицерами соответствующей квалификации, а экипаж по квалификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна. В то время как автономное судоходство подразумевает, что весь экипаж, включая капитана «исчезают» с борта судна.

Помимо данной Конвенции также существуют соглашения, непосредственно касающиеся моряков, такие как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (SOLAS). В п. 17 Правила 3 Конвенции предусмотрено постоянное несение вахты ответственным членом экипажа.

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) 1978 г. устанавливает минимальные стандарты подготовки, дипломирования и несения вахты для моряков, включая тех, кто эксплуатирует автономные суда.

Международная электротехническая комиссия (МЭК) разработала международные стандарты проектирования и эксплуатации автономных судов, включая системы связи и датчики [URL: IEC_2022_Maritime_transport_A4_En_LR.pdf (amazonaws.com)].

Помимо этого, Европейское агентство морской безопасности (European Maritime Safety Agency (EMSA)) в своем сборнике на 2023 г. обещает продолжить работу с Европейской комиссией, ИМО и МОТ чтобы способствовать применению морского труда в ЕС.

Агентство обязуется предоставить результаты исследования, которое было заказано, чтобы продолжить путь к разработке стандартов для берегового персонала, роль которого заключается в управлении автономными судами. Это значит, что Агентство поможет обеспечить полное рассмотрение новых проблем, с которыми сталкиваются те, кто работает в судоходстве [URL: file:///D:/EMSA%20OUTLOOK_2023.pdf (дата обращения: 15 апреля 2023 г.)].

В настоящее время несколько стран приступили к разработке или принятию законов и правил, регулирующих использование автономного судоходства. Например, в Соединенных Штатах Морская администрация (MARAD) выступила с рядом инициатив, направленных на содействие в разработке и внедрении технологий автономного судоходства, включая издание руководящих принципов для автономных судов и проведение исследований их потенциального воздействия [URL: Maritime Environmental and Technical Assistance (META) Program | MARAD (dot.gov) (дата обращения: 20 апреля 2023 г.)].

Другие страны, такие как Япония и Китай, также инвестируют в исследования и разработки технологий автономного судоходства и изучают нормативно-правовую базу для поддержки их развертывания.

В начале 2022 г. в Японии успешно прошел испытания большой автомобильный паром Soleil из порта Синмодзи в Китаюсю, Фукуока, в море Иенада у восточного побережья соседней префектуры Оита. Судно было оснащено автоматической навигационной системой, а моряки заменены инфракрасными камерами. После успешного испытания в Японии началась серьезная работа над созданием правовой базы и протоколов реагирования на аварии для автономных судов [URL: https://www.trade.gov/market-intelligence/japan-marine-technology (дата обращения: 17 апреля 2023 г.)].

Также четыре компании NYK Group участвуют в совместной программе технологического развития для демонстрации полностью автономных судов в рамках проекта MEGURI 2040 [URL: https://www.nyk.com/english/news/2023/20230216_01.html (дата обращения: 30 марта 2023 г.)].

Рынок морских автономных надводных судов в Японии растет и приведет к возможностям для американских компаний, которые разрабатывают интеллектуальные морские технологии.

Многие государства уже начали разрабатывать национальное законодательство в сфере автономного судоходства, однако без международного документа, объединяющего в себе весь спектр МАНС, это является весьма сложной задачей.

Также согласно данным Правительства Великобритании Международная морская организация (ИМО) может разработать необходимый документ не раньше 2028 г.

В статье *Shaping the legislation for autonomous vessels in the UK by Fiona Cain (Dallas) and Mark Johnson (Dallas) Haynes and Boone* отмечается, что Правительство Великобритании предлагает три варианта действий по разработке нормативной базы в данной сфере: внести поправки в существующую нормативную базу и обеспечить первичное законодательство; подождать пока ИМО разработает новые правила для автономных судов или продолжать использовать Положение о торговом судоходстве 1998 г [URL: [Shaping the Legislation for Autonomous Vessels in the UK | News | Haynes and Boone, LLP \(haynesboone.com\)](#) (дата обращения 30 марта 2023 г.)]

Страны северной Европы, такие как Норвегия и Финляндия вплотную занимаются разработками правил автономного судоходства. Норвегия создала испытательный полигон для автономных судов, а Морское управление страны разработало руководство по тестированию и эксплуатации данных типов судов.

Финляндия также разрабатывает правила автономного судоходства и уже запустила исследовательскую программу для изучения потенциальных преимуществ и рисков автономных судов.

В ноябре 2020 г. Балтийский и Международный морской совет (*BIMCO*) приняли решение адаптировать свое стандартное соглашение об управлении судами под автономные суда и назвали его *AUTOSHIPMAN* [URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/autoshipman-considerations-for-a-new-standard-form-agreement/> (дата обращения: 20 апреля 2023 г.)].

SHIPMAN — это соглашение об управлении судном между владельцем и управляющей компанией, касающееся обеспечения экипажа, технического и коммерческого управления и страхования.

В статье *AUTOSHIPMAN: Considerations For A New Standard Form Agreement* рассматриваются ключевые вопросы и изменения, касающиеся данного соглашения. Например, изменения роли экипажа и его отсутствие на судне.

Может потребоваться приложение, в котором проводится различие между персоналом на борту судна и тем который будет базироваться «на земле». Данное приложение поможет решить какие члены экипажа должны соблюдать Международную конвенцию о стандартах подготовки сертификации и ведения часов для моряков 1978 г. с поправками к ней, которая применяется в настоящее время только к морякам, находящимся на борту, а также конкретную квалификацию и опыт руководства и персонала «на земле». В соглашении также нужно заменить положения п. 5 части II, касающиеся управления экипажем и страхования экипажей для того, чтобы отразить, что экипаж не будет физически присоединяться к судну и не покидать судно в конце смены. Переквалификацию экипажа предлагается производить аналогично пилотам авиакомпаний.

Международная морская организация в области автономного судоходства. Международная морская организация (ИМО) стремится интегрировать новые и передовые технологии в свою нормативно-правовую базу, балансируя выгоды, получаемые от новых и передовых технологий, с проблемами безопасности, воздействия на окружающую среду и на упрощение процедур международной торговли, потенциальных затрат для отрасли и их воздействия на персонал как на борту, так и на суше. ИМО хочет обеспечить, чтобы нормативная база для морских автономных надводных судов (МАНС) шла в ногу с технологическими достижениями, которые быстро развиваются. Международная морская организация выпустила руководство по испытанию и развертыванию автономных судов, известное как Временное руководство для морских авто-

номных надводных кораблей (МАНС) [URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx> (дата обращения: 20 апреля 2023 г.)].

Комитет по безопасности на море Международной морской организации (ИМО) на 103-й сессии в мае 2021 г. завершил работу по анализу соответствующих договоров о безопасности судов для оценки регулирования морских автономных надводных судов [URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/MASS.aspx> (дата обращения: 30 марта 2023 г.)].

Цель нормативного анализа состояла в том, чтобы определить, насколько правильно и всеобъемлюще могут быть отражены автономные надводные суда в документах ИМО.

Понятие «Морское автономное надводное судно» было определено как судно, которое в той или иной степени может функционировать независимо от взаимодействия с человеком.

Для этого были определены четыре степени автономности МАНС.

Судно с автоматизированными процессами и поддержкой принятия решений: Моряки находятся на борту для управления корабельными системами и функциями. Некоторые операции могут быть автоматизированы, а иногда и неконтролируемы, но с моряками на борту, готовыми взять управление на себя.

Дистанционно управляемое судно с моряками на борту: Судно управляется из другого места. На борту имеются моряки, которые могут взять на себя управление судовыми системами и функциями.

Дистанционно управляемое судно без моряков на борту: Судно управляется из другого места. На борту нет моряков.

Полностью автономный корабль: Операционная система корабля способна самостоятельно принимать решения и определять действия.

Следует отметить, что МАНС может работать с одной или несколькими степенями автономности в течение одного рейса.

Обзор документов ИМО был проведен в два этапа государствами-членами, вызвавшимися на добровольной основе. Среди государств-членов такие, как: Финляндия, Российская Федерация, Япония, Китай, Норвегия, Либерия, Новая Зеландия, США, Индия, Турция и другие.

Было рассмотрено несколько приоритетных вопросов и признано, что в значительном числе документов существует необходимость разъяснить значение терминов «капитан», «экипаж», или «ответственное лицо». Роль, ответственность и определение капитана, особенно для третьей и четвертой степеней автономности.

Также было отмечено, что необходимо рассмотреть функциональные и эксплуатационные требования к «станции/центру» из которого будет вестись управление судном. Однако, присутствует существенный пробел по поводу возможного назначения «удаленного оператора» в качестве моряка. Квалификация, ответственность и роль удаленного оператора как моряка были одним из самых сложных вопросов, которые требовалось решить.

Дальнейшие общие потенциальные пробелы и темы, выявленные в нескольких договорах по безопасности, касались положений, содержащих ручные операции и сигнализации на мосту; положения, касающиеся действий персонала (таких как пожаротушения, утечки, крепления и технического обслуживания грузов); охранного обслуживания; последствий для поиска и спасения; и информации, необходимой для безопасной эксплуатации.

Комитет по безопасности на море отметил, что наилучшим способом решения проблемы МАНС в нормативно-правовой базе ИМО было бы, предпочтительно, целостным путем разработки целевого инструмента МАНС. Такой документ мог бы принять форму

«Кодекса МАНС» с целью (целями), функциональными требованиями и соответствующими правилами, подходящими для всех четырех степеней автономии, и устранением различных пробелов и тем, определенных в анализе [URL: MSC.1-Circ.1638 — Outcome Of The Regulatory Scoping Exercise For The Use Of Maritime Autonomous Surface Ships... (Secretariat).pdf (imo.org) (дата обращения: 15 апреля 2023 г.)].

105-я сессия Комитета по безопасности на море в апреле 2022 г. начала работу по разработке целевого документа, регулирующего эксплуатацию морских автономных надводных судов (МАНС).

Комитет утвердил дорожную карту, содержащую план работы по разработке документов ИМО для морских автономных надводных судов (МАНС). Дорожная карта предусматривает разработку целевого документа в форме кодекса с целью принятия во второй половине 2024 г. в качестве первого этапа. На основе опыта, накопленного в применении необязательного MASS-кода, будет разработан обязательный Кодекс МАНСУР, который должен вступить в силу 1 января 2028 г. [URL: Maritime Safety Committee (MSC 105), 20-29 April 2022 (imo.org) (дата обращения: 20 апреля 2023 г.)]

В 2023 г. с 27 по 31 марта в Лондоне в штаб-квартире Международной морской организации (ИМО) прошла 110-я сессия Юридического комитета ИМО, в которой также приняла участие делегация из России. Особое внимание было уделено вопросам разработки международно-правовых рамок по эксплуатации морских автономных надводных судов (МАНС).

Были рассмотрены два представленных на сессию российских документа с конкретными предложениями в отношении унификации терминологии, определения роли капитана и берегового персонала, вопросов гражданской ответственности автономного судна. Документы подготовлены на основе практического опыта проведения эксперимента в России по использованию автономных судов.

В работу были приняты предложения, затрагивающие вопросы гражданской ответственности, с прицелом на детальное обсуждение на следующей сессии. Часть российских наборок также была передана в совместную рабочую группу трех комитетов для учета в контексте решения общих вопросов для разных инструментов ИМО [URL: <https://sudostroenie.info/novosti/39005.html> (дата обращения: 20 апреля 2023 г.)].

Анализ национального законодательства в сфере автономного судоходства. В Российской Федерации также ведется работа по правовому регулированию в сфере автономного судоходства. Например, Российский морской регистр судоходства опубликовал руководство по системам автономии судов [URL: [getDocument2 \(rs-class.org\)](https://rs-class.org) (дата обращения: 20 апреля 2023 г.)]. Эти руководящие принципы охватывают технические требования к автономным судам, необходимую документацию и процессы сертификации, а также необходимую подготовку персонала, участвующего в автономных судоводных операциях.

В акватории РФ уже состоялся первый эксперимент по эксплуатации автономного судна, им стала баржа «Рабочая» в районе порта Геленджик еще в начале 2021 г., согласно постановлению Правительства от 5 декабря 2020 г. № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации».

Также существует федеральный проект «Автономное судовождение», в рамках которого Росморречфлотом были разработаны и согласованы программы обучения специалистов а-Навигации и е-Навигации. Идет подготовка к внедрению судового и берегового оборудования Автономного судовождения, а также автономный портовый флот и подготовка соответствующего кадрового состава.

По данным отраслевого центра «Маринет» системы автоматизации судов позволят сократить число инцидентов на море на 50% и соответствующие убытки, а также операционные издержки судовладельцев, расширить использование цифровых сервисов в

области судовождения, модернизировать портовую инфраструктуру, а также повысить грузооборот портов [URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/100261/> (дата обращения 20 апреля 2023 г.)].

25 мая 2022 г. «Росморпорт» заключил контракт с «Ситроникс» на оснащение двух автономных железнодорожных автобусов. Контракт предполагает, что на суда будут установлены автономные навигационные системы, оптические системы анализа окружающей обстановки, системы координированного управления судном, системы управления техническими средствами, а также создан центр дистанционного управления в г. Санкт-Петербурге. Для обеспечения надлежащего контроля движения судна и возможных аварийных ситуаций суда получат отказоустойчивую систему спутниковой связи, обеспечивающая скорость соединения 10 Мбит/с. Паромы смогут осуществлять плавание в различных режимах: автоматическом, с дистанционным управлением и, традиционно, под управлением экипажа на борту.

Однако для реализации идеи автономного судоходства в полном объеме, необходима не только техническая доработка и доведение до автоматизации судов, но и соответствующее обучение персонала, работающего на судах. Для этого прежде всего необходимо внесение поправок в действующее законодательство и усовершенствование его в данной сфере.

Под судном в КТМ РФ согласно ст. 7 понимается «самоходное или несамоходное плавающее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания».

Согласно ст. 7 КТМ РФ автономное судно — самоходное судно, процессы управления которым частично или полностью могут осуществляться в автоматическом режиме без участия членов экипажа судна. Также введена классификация судов на полуавтономные «без несения судовой вахты» и полностью автономные — способные осуществлять плавание без экипажа с «прикрепленным» к нему «внешним экипажем». То есть два вида автономных судов, с присутствием экипажа на самом судне и с экипажем, который будет находиться «на земле».

Полуавтономное судно согласно закону имеет экипаж и внешний экипаж, а полностью автономное судно — только внешний экипаж. Капитан полуавтономного судна руководствуется рекомендациями внешнего капитана, однако окончательное решение по управлению полуавтономным судном принимается капитаном.

ИМО предлагает подразделять суда по степени автоматизации на четыре типа, в то время как в законе предлагается два типа автономных судов. В случае, если на международном уровне будет принята иная классификация, нежели предложенная федеральным законом, возникнет необходимость внесения изменений в соответствующее законодательное регулирование и подзаконные акты.

Судовладелец согласно ст. 8 КТМ РФ — это «лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании».

В ст. 106.7 предусмотрена ответственность за возможное причинение вреда автономным судном: «Владелец автономного судна, собственник автономного судна, компетентная в области судоходства организация, осуществляющая управление автономным судном, производитель оборудования и разработчик программного обеспечения, предназначенных для обеспечения автономного судовождения, несут солидарную ответственность за причинение вреда третьим лицам, а также за причинение вреда водной среде, вследствие эксплуатации судна или в связи с эксплуатацией автономного судна.»

Также при лоцманской проводке владелец автономного судна обязан обеспечить безопасные условия посадки и высадки лоцмана, а также его доступ к органам управления автономным судном.

Статья 106 гласит: «В зависимости от типа автономного судна управление автономным судном (в том числе судовождение, обеспечение выполнения требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения, взаимодействие с другими судами и их экипажами, с береговыми службами) осуществляется укомплектованным судовладельцем экипажем автономного судна и внешним экипажем автономного судна в соответствии с правилами управления автономными судами, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Требования к внешнему экипажу автономного судна устанавливаются указанными правилами управления автономными судами».

Также в случае, если владелец автономного судна поручает управление автономным судном уполномоченной организации, он должен обеспечить безопасную эксплуатацию автономного судна и его мореходное состояние, в том числе в отношении охраны жизни и здоровья людей и сохранности имущества третьих лиц.

То есть передача управления автономным судном компетентной в этой области организации не является обязательной для судовладельца и согласно ст. 106.6 «Компетентная в области автономного судоходства организация несет ответственность за вред, причиненный автономному судну или третьим лицам в результате ненадлежащего управления автономным судном».

Эксплуатация автономных судов очевидно связана с повышенным риском ненадлежащего исполнения договора перевозки, иных договоров, а также причинения вреда третьим лицам. Ответственность за безопасную перевозку груза и (или) пассажиров, а также за состояние, пригодное для безопасного плавания автономного судна несет владелец автономного судна, если иное не предусмотрено договором или КТМ РФ.

Законодатель тем самым наложил ответственность не только на судовладельца, но и на иных лиц, указанных в настоящем Кодексе. Тем не менее, Закон не предусматривает обязанности судовладельца осуществлять страхование по рискам, связанным с эксплуатацией автономного судна, или предоставлять иное финансовое обеспечение.

Свойством эксплуатации автономных транспортных средств, в том числе морских и речных судов, является высокая степень так называемых «киберрисков», а именно неполадок, вызванных сбоями программного обеспечения, оборудования и т.п., случаев умышленного или неосторожного вмешательства третьих лиц в работу автоматизированных устройств и программного обеспечения. В Законе отсутствуют положения, регламентирующие вопросы прав на использование программного обеспечения, позволяющего эксплуатировать судно в полуавтономном или автономном режиме. Между тем целесообразным было бы установить, что судовладелец либо привлекаемая им организация обязаны являться правообладателями информационных технологий и программного обеспечения, посредством которых осуществляется эксплуатация полуавтономных и автономных судов. Необходимо предусмотреть требования к таким информационным технологиям и программному обеспечению. Следует установить санкции за неисполнение технических и юридических требований, связанных с использованием программного обеспечения и информационных технологий. Выполнение этих требований должно являться одним из условий допуска соответствующих судов к эксплуатации.

Заключение. На данный момент в мире растет тенденция к применению автономного судоходства для перевозки грузов, так как это позволит сократить затраты на содержание экипажа судна и минимизировать человеческий фактор в данной отрасли благодаря применению специальных программ.

Однако, перевозка грузов морским транспортом все еще не позволяет избавиться от присутствия человека в данной отрасли.

Для наиболее правильного правового регулирования автономных судов как показывает исследование ИМО необходимо создание нового универсального международ-

ного соглашения в сфере автономного судоходства, которое будет регламентировать и охватывать случаи использования автономного судоходства и пр.

Многие государства также работают над созданием национального законодательства в данной области и уже проводят испытания с участием автономных судов.

В Российской Федерации уже принят федеральный закон, регулирующий автономное судоходство. Он дает характеристику понятию «автономное судно» и классифицирует такие суда, предусматривает ответственность за неправильную эксплуатацию автономных судов и за сохранность перевозимого груза и пр.

Так как данные поправки еще не начали свое действие на территории России, трудно дать какую-либо оценку касательно их применения, однако уже сейчас можно сказать, что законодатели постарались охватить все, что связано с применением правовых норм к судоходству в данной сфере, что в очередной раз доказывает актуальность автономного судоходства для развития нашей страны.

Баранова Е. В.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Признание права как способ защиты корпоративных прав

Аннотация. В рамках данной статьи признание права рассматривается как способ защиты корпоративных прав. Автор статьи указывает на то, что признание права имеет ключевое значение для обеспечения законности, справедливости и устойчивости в сфере корпоративных отношений. В результате сделан вывод о том, что согласно с современным гражданским законодательством предусматривается применение признания права как способа защиты корпоративных прав. Вместе с этим, несмотря на законодательное закрепление и применение рассматриваемого способа защиты, существуют сложности, возникающие в рамках данного процесса, требующие своего разрешения.

Ключевые слова: корпоративное право; признание права; способы защиты прав.

В настоящее время признание права играет важную роль в сфере защиты корпоративных прав. Причина состоит в том, что право на защиту корпоративных прав подразумевает под собой возможность обратиться к уполномоченным органам с целью защиты своих интересов и прав в случае возникновения споров. При этом именно корпоративное право регулирует отношения между всеми участниками, действия органов управления, а также обеспечивает соблюдение законодательства в сфере корпоративной деятельности.

В современных условиях признание права является эффективным инструментом для защиты интересов компаний. Оно создает основу для судебной защиты прав субъектов, обеспечивает выполнение договорных обязательств, защищает компании от неправомерных действий со стороны третьих лиц и многое другое.

Один из ключевых аспектов признания права — обеспечение возможности урегулирования споров и разногласий между сторонами. Корпоративная среда, будучи сложной и динамичной, часто сталкивается с противоречиями интересов, конфликтами внутри компании или с внешними участниками. В таких ситуациях, возможность предъявить свои права и добиться их справедливого признания играет непреходящую роль в обеспечении стабильности и эффективности бизнес-процессов.

Признание права также способствует созданию основы для развития и процветания корпоративного сектора. Без ясных и надежных правил, обеспечивающих соответствие действий компаний закону и этическим принципам, бизнес не может функционировать в полной мере и удовлетворять интересы своих участников. В данном случае право — это своего рода базис, на котором строится экономика и общество в целом.

С помощью признания права также обеспечивается защита корпоративных прав сотрудников. В рамках этого, правовая система выступает как гарант их защиты от возможных нарушений и дискриминации. Каждый сотрудник должен быть уверен в том, что его права будут сохранены, а признание права в деле корпоративных прав обеспечивает надлежащую адаптацию бизнеса к многообразию интересов и потребностей его участников.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **С. А. Правкин.**

Целесообразно указать и на то, что корпоративные отношения в качестве предмета гражданского права стали выделяться относительно недавно. В данном случае И. С. Шиткина указывает на то, что рассматриваемые правоотношения являются разновидностью гражданских правоотношений [4, стр. 717].

В данном случае непосредственный выбор способа, при помощи которого будет осуществлена защита, необходимо предопределять исключительно особенностями охраняемого права. Не менее важным моментом в данном случае является и характер нарушения.

Е. Е. Богданова указывает на то, что для защиты корпоративных прав гражданским законодательством предусмотрены специальные способы защиты, которые можно именовать корпоративными. Данные способы полностью обусловлены особенностями корпоративной природы. При этом их список является обширным [1, стр. 9].

Все вышесказанное свидетельствует о том, что применение признания права для защиты корпоративных прав является не только целесообразным, но и необходимым.

Судебная практика Российской Федерации свидетельствует о том, что такой общегражданский способ защиты прав как признание права, предусмотренный ст. 12 Гражданского кодекса РФ (далее — ГК РФ), может применяться именно для защиты корпоративных прав.

При этом применение признания права для защиты корпоративных прав имеет некоторые недостатки. В гражданском праве, в частности, не установлены основания и правила использования указанного способа защиты. При рассмотрении требования о признании права можно лишь применять по аналогии положения ст. 302 ГК РФ или отказаться от их применения, что означало бы игнорирование «добросовестных приобретателей» [3, стр. 264].

Аналогичная ситуация складывается и при использовании иска о признании вещных прав: правила его применения и удовлетворения также законодательно не установлены, однако это не является основанием для отказа от использования признания права как способа защиты вещных прав. Нами уже отмечалось, что в целях разрешения указанной правовой проблемы в отношении иска о признании права собственности необходимо сформулировать положения, подобные правилам об истребовании имущества от добросовестного приобретателя (ст. 302 ГК РФ), применяемым при предъявлении виндикационного иска [4, стр. 76].

Некоторые авторы в качестве недостатка использования требования о признании права для защиты корпоративных прав также отмечали, что в случае признания допустимости указанного способа защиты прав участников общества с ограниченной ответственностью (ООО) возникает вопрос о правомерности конструкции «право на право».

Кроме того, не менее важной проблемой является отсутствие единого и универсального механизма защиты корпоративных прав. Так, к примеру, в разных странах и юрисдикциях могут действовать различные законы и нормы, которые регулируют данную сферу. Это может создавать сложности как для самих компаний, так и для иностранных инвесторов, которые сталкиваются с разнообразием правовых систем.

Еще одной проблемой является эффективность применения права на признание и защиту корпоративных прав. В некоторых случаях, компании могут столкнуться с трудностями в обеспечении исполнения решений суда или привлечении к ответственности нарушителей прав. Это в свою очередь может приводить к сложностям в судебной практике, что ослабляет уровень доверия к системе правосудия.

Несмотря на данные сложности, право на признание и защиту корпоративных прав все же является важным инструментом для обеспечения справедливости и стабильности в сфере бизнеса. Для устранения проблем необходимо продолжать работу над улучшением законодательства и созданием эффективных механизмов защиты. Одно-

временно с этим важно повышать юридическую грамотность и осведомленность всех участников данного процесса для того, чтобы они могли более эффективно использовать свои права и защищать свои интересы.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что признание права как способа защиты корпоративных прав играет важную роль в современном бизнесе. Оно позволяет компаниям регулировать свои отношения, обеспечивает доступ к судебной защите и способствует устойчивому развитию корпоративной сферы в целом. Вместе с этим, признание права является незаменимым инструментом в разрешении споров, создании фундамента для развития корпоративного сектора и защите прав и интересов сотрудников.

Литература

1. Богданова, Е. Е. Отдельные проблемы признания права как способа защиты гражданских прав // Актуальные проблемы российского права. — 2018. — № 2. — С. 9—15.
2. Скоробогатова, К. Д. Признание права как корпоративный способ защиты // Молодой ученый. — 2021. — № 15 (357). — С. 264—266.
3. Старовойтова, А. С. Признание права как способ защиты обязательственных прав // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 2. — С. 76—84.
4. Шиткина, И. С. Корпоративное право : учебник / ответственный редактор И. С. Шиткина. — Москва, 2019.

Беликова В. А.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Защита и поддержка предпринимателей в период пандемии

Аннотация. Пандемия вируса COVID-19 оказала огромное влияние на мировую экономику и кардинально затронула многие стороны общественной жизни, особенно малые и средние предприятия (МСП), которые сильно пострадали в период кризиса и нуждались в помощи государства. Актуальность данной статьи имеет первостепенное значение, учитывая приоритетность развития сектора МСП в национальной политике России и острую необходимость стабилизации ситуации и скорейшего выхода из кризисного периода в интересах российской экономики. В статье рассматриваются меры государственной поддержки, реализованные в России с начала пандемии, проводится их сравнение с мерами, принятыми в других странах. В заключение приводится классификация мер государственной поддержки малого бизнеса и оценка эффективности принятых российским правительством мер.

Ключевые слова: малый бизнес; государственная поддержка; эпидемия; меры поддержки бизнеса.

Пандемия коронавируса оставила масштабные последствия для мировой экономики, в том числе и для России. Принудительное закрытие бизнеса привело к финансовым потерям как для крупных компаний. Денежный поток потребителей существенно снизился, понизив покупательную силу. Одновременно активность малого бизнеса значительно понизилась, что привело к дефициту доходов и даже банкротству.

В рамках данной статьи изучаем меры поддержки МСП, принятые с начала пандемии, и оцениваем их влияние для развития экономики. Данная работа использует сравнительные методы и методы анализа для проведения исследования [1, стр. 166—169].

Данное исследование имеет актуальность, поскольку малый бизнес играет важную роль в развитых странах, предоставляя поддержку экономике, создавая рабочие места, давая населению возможность. Развитие и сохранение малого и среднего бизнеса является приоритетным направлением российской экономики. Малые предприятия оказались очень уязвимы из-за нехватки финансовых ресурсов.

По данным международной аудиторско-консалтинговой сети *FmExpertiza*, общее количество малых и средних предприятий сократилось более чем на 545,8 тыс. индивидуальных предпринимателей в 2021 г. по сравнению с первым полугодием 2020 г. [5, стр. 189]

От пандемии COVID-19 страдает малый бизнес: с 2018 г. число малых предприятий постоянно снижалось, а предпринимательская активность в российской экономике постоянно была на пониженном уровне.

Государство внесло ряд мер для поддержки и стабилизации малого бизнеса в текущей пандемической ситуации, включая налоговые, банковские, страховые и отсрочки арендных платежей.

Пандемия COVID-19 стала главным испытанием для государства и общества в целом. Она причинила людям серьезные потери, а малому бизнесу — особенно тяжелые. Несмотря на то, что пандемия COVID-19 была непредвиденной, большинство предприни-

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, доцент **А. А. Чеботарева.**

мателей не были к ней готовы. Последствия пандемии ощутились на многих уровнях: многие отрасли экономики приостановились. Многие сотрудники были вынуждены покинуть рабочие места в вынужденном отпуске или даже увольнении, потому что бизнесы не имели возможности платить им заработную плату [2, стр. 682—686].

В условиях пандемии, правительство Российской Федерации быстро приняло ряд мер для поддержки экономики, людей и бизнеса. Они призвали выделить отрасли экономики меры поддержки для хозяйственных субъектов. Заемщики-субъекты малого и среднего предпринимательства имели возможность до 30 сентября 2020 г. предъявить кредиторам претензии по изменению условий кредитных договоров и договоров займа. Он также имел право потребовать приостановления исполнения своих обязательств на период, который он сам устанавливал.

Президент РФ дал поручение Правительству предоставить малым и средним предпринимателям, включенным в список, необходимые финансовые средства безвозмездно, для решения неотложных задач. Для государства сохранение рабочих мест и борьба с безработицей являются приоритетными делами, при этом приоритетная поддержка оказывается работникам в виде выплат заработной платы. Хозяйствующие субъекты, которым необходима финансовая поддержка, должны сохранить не менее 90% работников, которые были зарегистрированы 1 апреля 2020 г.

Для достижения цели из резервного фонда Правительства РФ было выделено 81,1 млрд руб., а дополнительно банкам предоставлено 3,5 млрд руб. для выдачи кредитов.

Также хотелось бы остановиться на налоговых послаблениях и льготах.

Расходы на приобретение масок и тест-систем, а также субсидии, выплачиваемые из федерального бюджета на борьбу с распространением коронавирусной инфекции, не учитывались при расчете налоговой базы по налогу на прибыль [3, стр. 2205—2222].

В законодательство были внесены изменения, направленные на упрощение процедуры закупок и снижение размера обеспечения контракта, что позволило предоставить субъектам малого и среднего предпринимательства возможность участия в государственных контрактах и снизить нагрузку для участников государственных закупок.

За второй квартал 2020 г. предпринимателям и компаниям, пострадавшим от пандемии коронавируса, были списаны налоги и страховые взносы.

В-четвертых, индивидуальным предпринимателям был предоставлен налоговый вычет по страховым взносам, рассчитанным в размере, эквивалентном одному минимальному размеру оплаты труда.

В целом меры финансовой поддержки малого и среднего бизнеса осуществлялись как на федеральном, так и на региональном уровне. Государство оказывало помощь предпринимателям и пыталось сохранить рабочие места, а Правительство РФ выделило значительные средства на предотвращение безработицы, что положительно сказалось на экономике.

Анализ мероприятий, проводимых при поддержке государства, представленный на сайте Российской Федерации промышленников и предпринимателей, позволяет дать текущую оценку предпринимаемым действиям. Важными критериями оценки являются доступность государственной поддержки малого бизнеса и существующие ограничивающие факторы. Однако предприниматели отмечают некоторые трудности в получении предлагаемой поддержки, такие как сложность выполнения определенных условий для получения финансовой поддержки, дополнительные условия, выдвигаемые банком, и сложный порядок отчетности.

В первом полугодии 2020 г. активность малых предприятий снизилась, достигнув своего пика в апреле. С тех пор ситуация постепенно улучшается, и с сентября малые и средние предприятия демонстрируют заметный рост активности. Эти данные свидетельствуют о том, что принятые меры поддержки, безусловно, помогли смягчить кри-

зис, хотя до уровня, предшествовавшего пандемии, предприятиям еще далеко [4, стр. 50—56].

Поддержка Китая представляет собой уникальный опыт в связи с успешным и активным восстановлением предпринимательства в стране после последствий эпидемии. Поскольку поддержка МСП является одним из приоритетов национальной политики КНР, реализация политики поддержки МСП стала одной из ключевых задач государственной поддержки. Для решения этой задачи правительство Китая принимает специальные меры, такие как снижение административных сборов, уменьшение арендной платы за государственную собственность, налоговые льготы, государственные субсидии, а также специальная финансово-кредитная политика. Для обеспечения эффективной поддержки МСП мы разработали систему специальной инфраструктуры, включающую горячую линию для предприятий. Изучение китайского опыта показывает, что системный подход позволил правительству Китая за относительно короткое время достичь экономического роста, сократить влияние рецессии и оказать поддержку малому бизнесу.

Сравнивая меры по поддержке экономики в период кризиса в Китае и Российской Федерации, можно сделать вывод о том, что Россия воспользовалась опытом Китая по преодолению последствий эпидемии. Тем не менее в условиях быстрого распространения пандемии COVID-19 правительствам пришлось принимать оперативные решения, чтобы избежать дальнейшего распространения вируса. К сожалению, нехватка времени не позволила российскому правительству реализовать комплекс мер, направленных на удовлетворение потребностей малых и средних предприятий (МСП) [6, стр. 10—12].

Результаты этого исследования показали, что в результате вирусной пандемии серьезно пострадала мировая экономика, были затронуты все стороны общественной жизни. Сектор малого и среднего бизнеса оказался более уязвимым, чем крупные предприятия, что привело к тревожным последствиям. Признавая важнейшую роль малого бизнеса в экономическом росте, правительство приняло целый ряд мер по поддержке его деятельности. Проведенные исследования показали, что налоговые льготы, льготные кредиты, отсрочки по кредитам и субсидии являются одними из наиболее часто используемых мер государственной поддержки МСП в различных странах. Несмотря на эти преимущества, некоторые российские предприниматели высказывают свое недовольство, ссылаясь на то, что многие ограничения мешают им в полной мере использовать возможности государственной поддержки. Малый бизнес по-прежнему полагается на государственную поддержку, чтобы выжить и удержаться на плаву.

Литература

1. Арутюнян, С. Г. Защита и поддержка предпринимателей в период пандемии // Научные исследования и инновации. — 2021. — № 3. — С. 166—169.
2. Быкова, О. Н. Система поддержки социально-ориентированного малого и среднего предпринимательства / О. Н. Быкова, Л. Г. Руденко // Экономика и предпринимательство. — 2019. — № 1 (102). — С. 682—686.
3. Волошин, А. А. Мировая экономика в условиях пандемии коронавируса // Креативная экономика. — 2020. — № 10. — С. 2205—2222.
4. Левченко, К. Н. Государственная поддержка малого предпринимательства в период пандемии COVID-19 в России // Инновационная наука. — 2021. — №10-2. — С. 50—56.
5. Савостьянова, С. А. Финансово-правовой аспект государственной поддержки малого бизнеса в чрезвычайных условиях // Образование и право. — 2020. — № 4.
6. Симэн, Е. Государственная политика КНР в отношении китайских малых и средних предприятий в условиях пандемии COVID-19 / Е. Симэн, М. Ю. Шерешева // Государственное управление. Электронный вестник. — 2020. — № 79.

Гамадаев М. В.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Контрольно-надзорная деятельность в сфере воздушного транспорта

Аннотация. Актуальность исследования вопросов определения контрольно-надзорной деятельности в сфере воздушного транспорта, описываемых в иностранных исследованиях в авиационной сфере, также же анализ опыта, получаемого из прописанных зарубежными странами законодательств обусловлена развитием технического прогресса авиации. Цель статьи предполагает собой аналитическое усвоение имеющихся данных в авиационной сфере и на основе системно-правового исследования предложений по внесению изменений и дополнений в правовые акты, регламентирующие осуществления технологических процессов. Для достижения цели была задействована методика сравнительно-правового анализа исследований опыта зарубежных стран по правовому регулированию в авиационной сфере, что позволило оценить значимость зарубежного опыта и ее значимость для нашей страны. Было так же обеспечено решение исследуемой задачи за счет применения методики формально-догматического анализа норм Российского законодательства, обеспечившего возможность выработки предложений по устранению пробелов и коллизий законодательства в исследуемой сфере общественных правоотношений. В статье поднимаются проблемы и анализируются современные тенденции развития Государственного контроля, как неотъемлемой составляющей системы государственного управления в области любых видов деятельности, связанных с обеспечением безопасности людей, объектов и окружающей среды.

Ключевые слова: контроль; контрольно-надзорная деятельность; воздушный транспорт; правовые акты; транспортная система; транспортное правонарушение.

Органы, осуществляющие контроль за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства, определены ст. 18 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее — ВК РФ). На эти органы, а также на пользователей воздушного пространства возлагаются обязанности по предотвращению или прекращению нарушений правил использования воздушного пространства. Юридическая ответственность за нарушения этих Правил наступает в соответствии с законодательством РФ. Обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации всегда стояло на первом месте. Учитывая, что решение этой проблемы обусловлено большим количеством разнообразных факторов, происходит постоянный поиск новых способов и методов обеспечения безопасности полетов на современном этапе. Однако классические методы обеспечения безопасности полетов не утратили своего значения в наше время.

Решение проблемы безопасности невозможно без четкого соблюдения профессиональной и технологической дисциплины, без неукоснительного соблюдения требований действующих нормативных правовых актов, без эффективного контроля за соблюдением действующего законодательства.

Контроль является одной из главных функций управления в любой сфере деятельности. Особую значимость он приобретает в отраслях, связанных с эксплуатацией источников повышенной опасности.

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

В гражданской авиации России система управления выстроена таким образом, что каждый из руководителей служб и подразделений, выполняя работу по подготовке, обеспечению и выполнению полетов, в пределах своей компетенции (должностной инструкции) обязан контролировать работу своих подчиненных и прежде всего адекватность принимаемых решений на основе действующих документов.

Кроме указанной системы контроля в гражданской авиации используют специальные виды контроля в форме надзора со стороны специальных органов за соблюдением действующих нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы безопасности на воздушном транспорте.

На всех этапах развития гражданской авиации России под разными названиями существовали такие инспекторские органы. На них возлагалось ведение постоянного контроля за выполнением нормативных правовых актов, регламентирующих обеспечение выполнения полетов. На них также возлагались обязанности по разработке и реализации мероприятий по обеспечению безопасности полетов в гражданской авиации.

В последнее время систему инспекторских органов гражданской авиации СССР возглавляла Главная инспекция Министерства гражданской авиации.

В системе гражданской авиации инспекторские органы занимают особое место. К ним стекаются все сведения о состоянии работы по обеспечению безопасности по всем видам обеспечения и выполнения полетов. Полученные данные дают возможность инспекторским органам проводить комплексный анализ состояния безопасности в отрасли и на его основе проводить профилактическую работу по всем направлениям деятельности гражданской авиации.

Инспекторский контроль за соблюдением требований действующего воздушного законодательства предполагает проверку состояния качества эксплуатации авиационной техники, всех видов обеспечения полетов, уровня подготовки авиационного персонала и его соответствия квалификационным требованиям, присвоенному классу и т.д.

Все проверки такого рода нельзя считать дублированием проверок, проводимых руководящим составом. Если руководители соответствующих видов обеспечения и служб проводят проверки с целью выявления фактического состояния дел в той или иной службе, то инспекторские проверки по указанным вопросам являются инструментом для получения данных, касающихся соблюдения требований нормативных актов с целью обеспечения безопасности полетов.

При осуществлении надзорных функций инспекции независимы от других органов управления.

В настоящее время юридическим основанием деятельности инспекторских служб в гражданской авиации России является гл. 4 ВК РФ — Государственный надзор за деятельностью в области гражданской авиации. Так, ст. 28 ВК РФ определяет, что «целью государственного надзора за деятельностью в области гражданской авиации является обеспечение безопасности полетов воздушных судов, авиационной безопасности и качества работ и услуг». Согласно ч. 2 этой же статьи государственный надзор в области гражданской авиации осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти при осуществлении им федерального государственного транспортного надзора.

В развитие положения ВК РФ и в целях реализации требований Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта приказом Ространснадзора 4 августа 2022 г. № ВБ-348фс было утверждено Положение об Управлении государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Управление является структурным подразделением центрального аппарата Ространснадзора и осуществляет свою деятельность непосредственно во взаимодей-

ствии с другими структурными подразделениями центрального аппарата и его территориальными органами.

Управление осуществляет свою деятельность также в тесном взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

К основным задачам Управления отнесены: контроль и надзор за соблюдением воздушного законодательства РФ и международных договоров РФ в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства РФ (кроме авиационно-космического поиска и спасания).

Типовые нарушения в сфере надзора за деятельностью в гражданской авиации можно условно подразделить на несколько групп:

1. Типовые (массовые) нарушения обязательных требований в сфере использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания, например:

а) нарушение требований по ведению учетно-отчетной документации организаций по обслуживанию воздушного движения, радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, служебной учетной документации специалистов этих организаций (нарушение требований п. 42, 82 Порядка функционирования непрерывной системы профессиональной подготовки, включая вопросы освидетельствования, стажировки, п. 3.1, 3.3, 3.16, 3.20, 3.30 Федеральных авиационных правил «Радиотехническое обеспечение полетов воздушных правил и авиационная электросвязь в гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 20 октября 2014 г. № 297).

Возможные мероприятия по предотвращению подобных нарушений: должностным лицам организовать контроль ведения учетно-отчетной документации.

б) не все, установленные на объектах РТОП средства радиосвязи, имеют сертификат типа (нарушение требований п. 3.20, 3.30 Федеральных авиационных правил «Радиотехническое обеспечение полетов воздушных правил и авиационная электросвязь в гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 20 октября 2014 г. № 297).

Возможные мероприятия по предотвращению подобных нарушений: должностным лицам центров ОВД отстранять от эксплуатации средства до получения сертификата типа.

в) пилоты не уведомляют органы обслуживания воздушным движением о предстоящем использовании воздушного пространства класса G (нарушение требований п. 125 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации).

Пренебрегая подачей обязательного уведомления об использовании воздушного пространства, пилоты воздушных судов лишают себя, а также других пользователей воздушного пространства возможности получения полетно-информационного обслуживания. Непредставление данных о планируемом маршруте полета приводит к проблемам в аварийном оповещении. В случае авиационных событий, на поиск воздушных судов, улетевших в неизвестном направлении, привлекаются огромные людские и материальные ресурсы государственных и частных лиц.

Голосницкая О. В.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Правовое обеспечение безопасности пассажиров на железнодорожном транспорте

Аннотация. Сущность идеи состоит в выявлении типичных нарушений в сфере исполнения законодательства о безопасности на транспорте. Актуальность настоящего исследования определяется тем, что одной из важнейших задач структурной реформы железнодорожного транспорта является развитие конкурентного сектора в сфере пассажирских перевозок, в том числе создание пассажирских компаний, владеющих собственным подвижным составом. Документационное обеспечение организации как тема самостоятельных исследований достаточно хорошо раскрыта как в российских, так и в зарубежных исследованиях. А вот методические вопросы документационного обеспечения организации пассажирских перевозок редко обсуждаются в научной литературе. В частности, слабо изучены вопросы правового обеспечения безопасности пассажиров на железнодорожном транспорте применительно к индустрии транспортных услуг на качественно новом структурном уровне, соединяющем отрасль и территорию.

Таким образом, актуальность рассматриваемой темы обусловлена тем, что представляет научный интерес изучение теории и практики правового обеспечения безопасности пассажиров на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: транспортная безопасность; механизм функционирования правового обеспечения безопасности пассажиров на железнодорожном транспорте; безопасность пассажиров.

На железнодорожных вокзалах как центральных элементах системы инфраструктуры железнодорожного транспорта на текущий момент сложилась следующая ситуация:

— издан приказ от 30 декабря 2016 г. № ДЖВ-221 «О функционировании и развитии системы менеджмента безопасности движения в Дирекции железнодорожных вокзалов», в рамках которого утверждена «Матрица распределения ответственности руководителей органа управления Дирекции железнодорожных вокзалов за функционирование управляемых видов деятельности системы менеджмента безопасности движения», утвержден «План реализации системы менеджмента безопасности движения в Дирекции железнодорожных вокзалов»;

— приказом от 11 мая 2017 г. № ДЖВ-83 утверждена «Декларация Дирекции железнодорожных вокзалов о политике в области безопасности движения»;

— в соответствии с Планом СМБД в ДЖВ проделана следующая работа:

1) разработано и утверждено распоряжением Дирекции от 19 декабря 2017 г. Положение о системе менеджмента безопасности движения в Дирекции железнодорожных вокзалов;

2) разработана и утверждена Методика выявления, идентификации, оценки рисков и ранжирования факторов, оказывающих влияние на возникновение нарушений оценки воздействия железнодорожного транспорта на объектах инфраструктуры вокзальных комплексов Дирекции железнодорожных вокзалов (распоряжение от 18 августа 2015 г. № ДЖВ-154/р) утверждены отчеты с анализом функционирования существующей

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

щих процессов деятельности, связанных с обеспечением оценки воздействия железнодорожного транспорта;

3) в региональных дирекциях организована и проведена работа по описанию процессов, оказывающих влияние на безопасность движения поездов. Данная работа проведена в рамках КИ СМК, с внесением соответствующих разделов в Руководство по качеству региональных дирекций;

4) в целях реализации одного из ключевых элементов СМБД — «культуры безопасности» в ДЖВ разработана и утверждена распоряжением от 11 марта 2015 г. № ДЖВ-33/р Методика оценки состояния «культуры безопасности» движения в региональной дирекции железнодорожных вокзалов и вокзальном комплексе;

5) в целях повышения уровня знаний работников вокзальных комплексов в ДЖВ планомерно внедряется в соответствии с Методикой оценки знаний персонала, — в соответствии с утвержденным графиком проведения технических аудитов процесса управления «Обеспечение оценки воздействия железнодорожного транспорта» в ДЖВ в 2014—2018 годах силами работников (аудиторов) органа управления ДЖВ проведен технический аудит и аудит СМБД на 15 региональных дирекциях и 138 вокзальных комплексах, тем самым проведенная работа позволила выявить наиболее слабые элементы функционирования производственных процессов и более детально подойти к вопросам технического состояния инфраструктуры вокзальных комплексов, уровня знаний ответственного персонала.

Безопасность движения на железнодорожном транспорте обеспечивается путем осуществления комплекса профилактических мер, которые предусматривают:

1) укомплектование и расстановку кадров в соответствии с установленными нормативами численности и профессиональными требованиями;

2) профессиональный отбор кандидатов на должности, связанные с движением поездов;

3) научно обоснованную организацию труда и управления производством;

4) укрепление трудовой и технологической дисциплины, решение социальных вопросов;

5) периодическое медицинское обследование работников, связанных с движением поездов, а также предрейсовый контроль за состоянием здоровья локомотивных бригад;

6) организацию технического обучения кадров и повышение их квалификации, отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях;

7) периодические испытания работников, связанных с движением поездов в знании ПТЭ, других нормативных актов и должностных инструкций;

8) анализ состояния безопасности движения, выявление «узких» мест, разработку и осуществление мер по их устранению;

9) регулярное проведение внезапных проверок несения службы работниками, связанными с движением поездов и маневровой работой;

10) проведение еженедельных дней безопасности движения;

11) широкое использование материальных и моральных форм стимулирования обеспечения безопасности движения, а также применение материальной ответственности за причиненный ущерб от брака, аварии или крушения;

12) расследование каждого случая нарушения безопасности движения с разбором результатов в установленном порядке;

13) осуществление постоянной работы по повышению качества ремонта и содержания пути, искусственных сооружений, локомотивов, вагонов, устройств сигнализации и связи, электроснабжения, железнодорожных переездов и других технических средств транспорта;

14) содержание в исправном состоянии и эффективное использование средств дефектоскопии и системы диагностики;

15) осуществление по утвержденному графику проверок состояния и использование устройств и приборов безопасности с принятием мер по устранению выявленных недостатков;

16) проведение постоянной работы по созданию и внедрению новых устройств, приборов безопасности и систем диагностики в соответствии с Государственной программой по повышению безопасности движения и имеющимся разработками на местах;

17) проведение осмотра хозяйства и ревизии железных дорог, отделений железных дорог и предприятий с установленной периодичностью;

18) рассмотрение результатов весеннего и осеннего осмотра технических средств, степени готовности хозяйства и кадров к перевозкам в зимних условиях;

19) осуществление комплекса организационно — технических мер по предупреждению особо опасных нарушений и прежде всего:

- проездов запрещающих сигналов;
- несоблюдения порядка закрепления подвижного состава от самопроизвольного его ухода со станций и регламента действий при приеме, отправлении и проследовании поездов, особенно пассажирских с вагонами, загруженные опасными грузами;
- отправление поездов с перекрытыми концевыми кранами тормозной магистрали, а также вагонов, загруженных свыше установленного норматива;
- несоблюдения правил содержания бесстыкового пути и ограждения сигналами опасного места для движения поездов при производстве работ;
- неограниченная скорость движения поездов на участках, не гарантирующих по состоянию пути их безопасный пропуск с установленной скоростью движения;
- изломов шеек осей колесных пар и других элементов ходовых частей вагонов;
- столкновений с автомобильным транспортом на железнодорожных переездах;

20) изыскание и внедрение новых форм организации обеспечения безопасности движения;

21) обобщение и распространение опыта безаварийной работы.

Безопасность жизнедеятельности на железнодорожном транспорте — это комплекс организационно-технических мер, направленных на снижение вероятности возникновения фактов угрозы жизни и здоровью пассажиров, сохранности перевозимых грузов, сохранности объектов инфраструктуры и подвижного состава железнодорожного транспорта, экологической безопасности окружающей среды.

Обеспечение высокого уровня безопасности на железнодорожном транспорте является в настоящее время одной из первостепенных задач государства и организаций, осуществляющих железнодорожные перевозки. Повышенное внимание, уделяемое железнодорожной безопасности, объяснимо. Любое чрезвычайное происшествие на железной дороге не только одновременно приносит огромные убытки, но и требует больших затрат на восстановление нормального движения.

Демишева Д. И.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Безопасный проезд железнодорожных переездов

Аннотация. В статье указывается на важность при проезде железнодорожных переездов, в связи с тем, что аварии, происходящие на железнодорожных переездах, происходят из-за поведения участников дорожного движения. Осведомленность о рисках должна помочь снизить количество ДТП на переездах.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; железнодорожные переезды; дорожно-транспортные происшествия; безопасность движения.

Центральное управление государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее — Управление) осуществляет контрольные (надзорные) функции в Центральном федеральном округе, в установленных регионах транспортного обслуживания Московской и Юго-Восточной железных дорог — филиалов открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и на примыкающих к ним территориях, на которых расположены объекты железнодорожного транспорта.

Уровень транспортных происшествий, связанных со столкновением железнодорожного подвижного состава с транспортными средствами на железнодорожных переездах на территории Юго-Восточной и Московской железной дороги остается крайне неудовлетворительной.

За период 2022 г. на территориях выше указанных железных дорог произошло 42 ДТП, из которых 6 со смертельным исходом водителей (пассажиров) автомобиля и повреждения подвижного состава.

За текущий период 2023 г. на железнодорожных переездах произошло 4 ДТП, не лучшее положение с ДТП и на железнодорожных переездах необщего пользования (на балансе промышленных предприятий).

Так 3 января 2023 г. на железнодорожном пути общего пользования на станции Ивантеевка, допущено столкновение поезда с легковым автомобилем. В результате нарушения со стороны водителя ПДД, в части выезда автотранспортного средства на железнодорожный переезд при запрещающем сигнале, смертельно травмированы 3 человека.

Одна из причин допущенных столкновений на железнодорожных переездах происходит из-за грубых нарушений водителями Правил дорожного движения, а также ошибка в оценке дорожной обстановки из-за невнимательности, беспечности.

Остается открытый вопрос технического содержания железнодорожных переездов на железнодорожных путях общего и необщего пользования.

Кроме того, в п. 5 приказа Минтранса России от 5 октября 2022 г. № 402 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов» указано, что ежегодно в период с 1 апреля по 1 июля должно проводиться комиссионное обследование железнодорожных переездов владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и необщего пользования, о предстоящей проверке информируется Ространснадзор, представители владельца участка пути автомобильной дороги, органов исполнительной власти или местное самоуправление, пассажирских автотранс-

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

портных предприятий, которые при необходимости принимают участие в комиссионном обследовании.

К сожалению, многие промышленные предприятия, имеющие на балансе железнодорожные переезды данную работу не проводят вообще, в итоге переезды находятся в неудовлетворительном состоянии, что может повлиять на безопасность движения со смертельным исходом, как для автомобильного транспорта, так и железнодорожного подвижного состава.

В соответствии с ч. 2 ст. 20 Федерального закона от 10 января 2003 г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» владельцы инфраструктур, перевозчики, грузоотправители и другие участники перевозочного процесса в пределах установленной законодательством Российской Федерации о железнодорожном транспорте компетенции обеспечивают: безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда, безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, экологическую безопасность.

Но, несмотря на статью Закона, проверками выявлены факты, что, со стороны руководителей промышленных предприятий не в полной мере исполняются законодательства по безопасности движения в железнодорожном комплексе.

Так, Управлением в 2022 г. при проведении ежегодного комиссионного обследования железнодорожных переездов, обследован 451 железнодорожный переезд, в результате чего выявлено 1382 нарушения.

За допущенные нарушения в области безопасности движения должностные лица предприятий привлечены к административной ответственности в виде штрафа.

Не смотря ввод технических регламентов в области обеспечения безопасности движения в инфраструктуре транспортного комплекса — уровень безопасности движения на железнодорожном транспорте (железнодорожные пути необщего пользования) остается в крайнем не удовлетворительном состоянии.

Проведенными проверками в 2022 г. предприятий выявлено 336 грубейших замечаний связанными с обеспечением безопасности движения железнодорожного комплекса.

За допущенные нарушения в области безопасности движения должностные лица предприятий привлечены к административной ответственности в виде штрафа.

По итогам работы 2021 г. целевой показатель уровня безопасности движения в холдинге «РЖД» выполнен со снижением на 3,4% к плану и со снижением на 12% к уровню 2020 г. Количество транспортных происшествий и событий как в целом на инфраструктуре железнодорожного транспорта, так и по ответственности холдинга «РЖД» снизилось на 8 и 11% к уровню 2020 г. соответственно.

Доминова Д. Г.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Источники морского страхового права в России

Аннотация. В данной статье рассматривается развитие международной торговли как неотъемлемой части страхования. За последние годы морской транспорт претерпел значительные изменения, направленные на его совершенствование. В связи с этим возрастает и роль морского страхования как средства обеспечения имущественных интересов судоходства. Перспективы страхования во многом определяются расширением механизма регулирования страхового бизнеса, основанного на глубоком анализе деятельности российских страховщиков.

Ключевые слова: морское страховое право; страховой бизнес; морской транспорт; международная торговля; страховые выплаты; страховой случай.

Морское страхование является неотъемлемой частью международной торговли и судоходства. Оно играет важную роль в обеспечении имущественных интересов судоходства и защите от возможных рисков и убытков, связанных с морской деятельностью. Роль морского страхования заключается в обеспечении финансовой защиты судовладельцев и грузоотправителей в случае возникновения различных угроз и рисков. Оно позволяет снизить риски, связанные с потерей или повреждением судов, а также связанными с ними грузами и имуществом.

Одной из основных форм морского страхования является страхование фрахтового процесса и грузов. Судовладельцы и грузоотправители имеют возможность застраховать свои интересы на случай потери или повреждения груза, а также на случай различных форс-мажорных обстоятельств, таких как стихийные бедствия, аварии и террористические акты. Морское страхование также покрывает возможные убытки от общей аварии или гибели судна. Кроме страхования фрахта и грузов, морское страхование включает страхование каско судов и ответственности судовладельцев перед третьими лицами. Программы страхования судов покрывают различные риски, связанные с эксплуатацией судов, такие как потеря или повреждение судна, а также ответственность за возможные вредные выбросы или загрязнение окружающей среды. Страхование морских рисков также может включать страхование ответственности перед третьими лицами в случае причинения ущерба каким-либо объектам или жизни и здоровью людей.

Морское страхование является неотъемлемым элементом судоходства и способствует его устойчивости и развитию. Оно обеспечивает финансовую защиту судовладельцам, грузоотправителям и прочим участникам торгового процесса. Благодаря морскому страхованию затраты для судовладельцев на восстановление после потерь или повреждений минимизируются, что способствует развитию международной торговли и судоходства. Таким образом, морское страхование играет роль в обеспечении имущественных интересов судоходства. Оно способствует снижению рисков и обеспечивает финансовую защиту участникам морской деятельности. Без страхования торговля и судоходство столкнулись бы с большими финансовыми рисками и трудностями.

Актуальность исследования. По данным Международной торговой палаты морская перевозка товаров и сырья в общем мировом грузообороте занимает более 60%. Транспортировка грузов морским транспортом и перевозки пассажиров судами со-

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

ставляет 90% всего объема международных перевозок. Одним из следствий такой распространенности морской перевозки является большое количество споров и правовых коллизий в этой области.

Важность изучения и перспективы развития источников морского страхового права в России нельзя преувеличить. Морское страховое право включает в себя нормативные акты, международные соглашения и практику, которые регулируют страхование морских рисков и защищают права и интересы всех участников морских перевозок. Изучение и развитие источников морского страхового права в России имеет несколько важных перспектив. Прежде всего, это позволяет эффективно защищать интересы российских судовладельцев, грузовладельцев и страховщиков. Знание и применение соответствующих норм и правил способствует предотвращению потерь и обеспечению возмещения ущерба в случае страхового случая.

Кроме того, развитие источников морского страхового права способствует улучшению инвестиционного климата в морской отрасли. Иностранные инвесторы, вкладывающие финансы в морской сектор, будут чувствовать большую уверенность в страховании своих активов и рисков. Это может привлечь больше инвестиций и способствовать развитию отечественного флота и портовой инфраструктуры. Также, изучение и перспективы развития источников морского страхового права в России позволяют активно участвовать в формировании и совершенствовании международного правового регулирования в этой области. Россия является активным участником международного сообщества, и развитие морского страхового права помогает обеспечить адекватное участие и защиту интересов страны в этой области.

Цель данной работы — систематизировать теоретический подход к объекту страхования морского и страхового интересов в России.

Теоретическая и методологическая основа исследования источников морского страхового права в России является важным аспектом развития данной области. Изучение источников морского страхового права позволяет выявить основные нормативно-правовые акты, регулирующие отношения в сфере морского страхования, а также анализировать принципы и стандарты, на которых основывается данная область права. Одним из основных источников морского страхового права являются законы и кодексы, регулирующие морскую деятельность и страхование в России. Например, Морской кодекс Российской Федерации определяет основные понятия и принципы морского страхования, а также правила, которые должны соблюдаться при заключении и исполнении договоров страхования.

Другим источником морского страхового права являются международные договоры и соглашения, такие как Конвенция ООН о морском праве или «Инкотермс» — международные правила, которые применяются в мировой торговле и фиксируют права и обязанности сторон внешнеторгового договора.

Эти документы устанавливают международные стандарты в области морского страхования и регулируют отношения между странами-участниками.

Теоретическая основа исследования источников морского страхового права в России включает в себя изучение основных теорий и концепций этой области права. Одной из таких теорий является теория риска и страхования, которая объясняет, каким образом страховые компании оценивают риски и предлагают своим клиентам соответствующие страховые услуги.

Методологическая основа исследования источников морского страхового права в России заключается в применении различных методов и подходов. Например, для анализа нормативных актов можно использовать методы толкования права, а для изучения международных договоров — компаративный метод. Важно также проводить эмпирические исследования, включающие анализ статистических данных и опросов, что-

бы получить более полное представление об отношениях в области морского страхования.

Исследование источников морского страхового права в России является важным этапом в развитии данной области права. Оно позволяет выявить основные нормативно-правовые акты и принципы, регулирующие морское страхование, а также применять различные методы и подходы для более глубокого анализа данной области.

В целом, изучение и перспективы развития источников морского страхового права в России играют важную роль в обеспечении безопасности и эффективности морских перевозок, защите интересов участников отрасли и развитии отечественного и международного правового регулирования в этой области. Это важный компонент устойчивого развития морской отрасли и обеспечения безопасности мировой торговли.

Источники морского страхового права в России определяются главным образом законодательством и международными договорами, которые регулируют эту область права. Одним из основных источников является Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ), который содержит общие правила о страховании и обязательствах сторон по страховому договору. Также важными источниками морского страхового права являются законы, регулирующие морскую деятельность и морскую торговлю. К таким законам относятся, например, Федеральные законы «О морском транспорте», «О континентальном шельфе Российской Федерации» и др.

Кроме того, стоит отметить, что международные договоры являются важными источниками морского страхового права. Например, Российская Федерация является участником международных договоров, регулирующих морское страхование, таких как Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от разлива нефти и Международная конвенция об индивидуальном страховании спасателей.

Все эти источники образуют основу морского страхового права в России и определяют права и обязанности страхователей и страховщиков, а также порядок осуществления страховых выплат в случае возникновения страхового случая.

По российскому праву имущественный интерес является объектом любого имущественного страхования. Законодательную базу регулирования отношений по страхованию составляют следующие документы: Закон РФ 27 ноября 1992 г. 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации (далее — Закон о страховании), Гражданский кодекс Российской Федерации (гл. 48) (далее — ГК РФ), Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ).

Основополагающим актом для отношений сторон по поводу имущественного страхования является Закон о страховании. Несмотря на то, что этот документ регулирует административные отношения по поводу страхования между страховщиками и государством, именно там дается определение основных понятий, устанавливаются общие положения в области страхования.

Продолжая рассматривать правовое регулирование страхования, необходимо обратиться к гл. 48 ГК РФ, посвященной договору имущественного страхования. Так, в п. 1 ст. 929 ГК РФ, указано, что страховщик обязуется возместить страхователю или (выгодоприобретателю) причиненные убытки в связи с застрахованным имуществом либо иными имущественными интересами.

В ст. 930 ГК РФ, указано, что имущество может быть застраховано в пользу лица, имеющего основанный на законе, ином правовом акте или договоре интерес в сохранении имущества. Изменение формулировки может быть объяснено тем, что законодатель попытался объяснить понятие имущественный интерес через новую формулировку или же законодатель вводит новую категорию — интерес в сохранении имущества. Следует сделать выбор в пользу второго варианта.

Соотношение данных понятий нуждается в дальнейшей разработке, так же, как и понятие страхового интереса, которое отсутствует в ГК РФ. Имущественный интерес и

интерес в сохранении имущества хоть и используются в ГК РФ, но четко не определены. При отсутствии их определения остается широкое усмотрение для сторон гражданского оборота и суда в их толковании и в толковании связей, которые могут быть соотнесены с данными понятиями.

Статья 249 КТМ РФ устанавливает, что «Объектом морского страхования может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием, — судно, строящееся судно, груз, фрахт, а также плата за проезд пассажира, плата за пользование судном, ожидаемая от груза прибыль и другие обеспечиваемые судном, грузом или фрахтом требования, заработная плата и иные причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя страховщиком риск (перестрахование)».

В зависимости от того, каким образом толковать имущественный интерес в данной статье, а также как соотносить его с перечисленными далее имуществом и имущественными требованиями, можно по-разному понимать и то, кто может иметь этот имущественный интерес и, следовательно, получить возмещение по заключенному договору страхования. Так, в судебной практике МАК довольно часто возникала проблема, что договор заключается лицом, не имеющим строгого имущественного интереса в сохранении застрахованного имущества, что служило основанием для отказа в получении страхового возмещения.

Подводя итоги, можно сделать следующий вывод. Согласно ст. 2 Закона о страховании целью страхования является защита имущественных интересов, следовательно, договор страхования — это договор о защите [8]

На момент заключения договора страхования убытков еще нет и страхователь, заключая договор, пытается защитить себя от возможного ущерба, поручая осуществить эту защиту страховщику, который принимает имущественный интерес страхователя под свою защиту за страховую премию. Таким образом, законодатель придерживается позиции, что объект правоотношения, это то, по поводу чего возникает договор, то есть некое благо, в отношении которого складывается правоотношение.

При этом стоит отметить, что определение самого имущественного интереса можно найти только в научных статьях, так как законодатель не дает нам возможность уяснить содержание этого понятия и его отношение к судну, строящемуся судну или фрахту. Иными словами, анализируя норму закона, трудно уяснить соотношение понятий имущественного интереса, интереса в сохранении имущества и самого застрахованного имущества (объекта страховой охраны).

Перспективы исследования источников морского страхового права в России являются важными для развития судебной практики и законодательства в этой области. Морское страховое право выступает важным инструментом для защиты интересов судовладельцев, грузоперевозчиков и страховщиков в морских перевозках.

В России часто происходят изменения в законодательстве, касающемся морского страхования. Проведение исследований по источникам права в этой области позволит более глубоко понять эти изменения и прогнозировать их последствия.

Одним из основных источников морского страхового права являются международные и национальные законы и конвенции. Например, Международная конвенция о гражданской ответственности за вред, причиненный нефтеразливами и Международная конвенция об ограничении ответственности судовладельцев. Также важным источником является судебная практика. Анализ решений судов в области морского страхового права поможет выявить тенденции и закономерности, которые могут быть использованы при принятии новых решений.

Исследование источников морского страхового права в России также может охватывать анализ научно-теоретических работ и публикаций в этой области. Это позволит выявить актуальные проблемы и направления развития морского страхового права в

России. Важно отметить, что исследования в этой области должны быть комплексными и учитывать как отечественный, так и международный опыт в морском страховании. Это поможет развить эффективную систему морского страхового права в России и обеспечить защиту интересов всех участников морских перевозок.

Развитие института источников морского страхового права в России является важным аспектом развития морской отрасли страны. Источники морского страхового права включают в себя законодательные акты, нормативные правовые акты и международные соглашения, регулирующие страхование судов, грузов и других морских рисков. Важным элементом развития института источников морского страхового права в России являются также нормативные правовые акты, принимаемые соответствующими органами государственной власти. Они дополняют и конкретизируют положения Морского кодекса, а также устанавливают дополнительные требования и правила, направленные на обеспечение эффективного функционирования страхового рынка.

Кроме того, Россия активно участвует в международных соглашениях и конвенциях, которые регулируют страхование в морской сфере. Например, Международная конвенция об ограничении ответственности морских перевозчиков (*CLC*) и Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (*CLC/LLMC*) устанавливают правила и стандарты для страхования морских рисков. В целом, развитие института источников морского страхового права в России свидетельствует о стремлении к эффективному регулированию и защите интересов участников морских перевозок. Постоянное совершенствование законодательства и принятие новых нормативных актов способствует развитию страховой отрасли и созданию благоприятных условий для развития морской экономики страны.

Вывод. Морское страхование является ключевым инструментом обеспечения имущественных интересов судоходства в России и имеет огромный потенциал для будущего развития. Это область, которая постоянно прогрессирует и приспосабливается к изменяющимся условиям международных торговых и транспортных отраслей. Одной из важных тенденций будущего развития морского страхования в России является повышение качества услуг и расширение спектра предлагаемых продуктов. С учетом современных вызовов и рисков, страховые компании должны предлагать новые и инновационные продукты, а также улучшать уже существующие. Такие продукты могут включать страхование от аварийных ситуаций, включая стихийные бедствия и террористические акты, страхование грузов, бункеровка и даже страхование морских портов и линий связи.

Второй важной тенденцией будущего развития морского страхования является усиление роли технологий и цифровизации. Современные технологии, такие как блокчейн, искусственный интеллект и большие объемы данных, предлагают новые возможности для эффективного управления рисками и улучшения процессов страхования. Цифровые технологии также могут упростить процесс заключения договоров и улучшить обслуживание клиентов.

Третьей важной тенденцией развития морского страхования является укрепление международного сотрудничества. Морское страхование является глобальным рынком, и для обеспечения имущественных интересов судоходства в России необходимо активно взаимодействовать с международными страховыми компаниями, брокерами и ассоциациями. Такое сотрудничество позволит привлечь качественное страховое покрытие, гарантировать обмен опытом и нормализовать страховое покрытие для российских судовладельцев.

Морские страховые компании играют важную роль в России. В связи с географическим положением и большим объемом морской торговли, страхование морских рисков имеет большое значение для защиты интересов судовладельцев и грузовладельцев. Страхование морских рисков в России предоставляется частными страховыми компа-

ниями, при этом перестрахование обеспечивается российской национальной перестраховочной компанией.

Выбор страховой компании, занимающейся морским страхованием, зависит от предпочтений и потребностей судовладельцев и грузовладельцев. Важно обращать внимание на гибкий подход в отношении тарифообразования и предоставления того или иного объема покрытия. Также большое значение имеет вопрос урегулирования убытков в случае наступления страховых случаев — профессионализм страховщика и скорость выплаты.

Также важно, чтобы компания была финансово надежной, имела опыт в морском страховании и предлагала широкий спектр услуг для защиты от потенциальных рисков на море.

Будущее морского страхования в России имеет большой потенциал для обеспечения имущественных интересов судоходства. Расширение спектра продуктов, цифровизация и укрепление международного сотрудничества будут ключевыми факторами для достижения этой цели. Страховые компании в России должны быть готовы адаптироваться к изменяющимся условиям и стать более конкурентоспособными на мировом рынке морского страхования.

Ельцина О. А.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Преимущества использования конструкции рамочного договора при оформлении правоотношений в транспортной сфере

Аннотация. В статье рассматриваются основные положения гражданского законодательства о рамочных договорах; дается характеристика рамочных договоров, используемых в сфере транспортных правоотношений; приводятся аргументы в пользу более широкого внедрения рамочных договоров в организационные отношения участников транспортных правоотношений.

Ключевые слова: рамочный договор; транспортный договор; перевозки; договор с открытыми условиями; транспортные услуги.

Федеральным законом от 8 марта 2015 г. № 42-ФЗ в Гражданский кодекс Российской Федерации введено понятие рамочного договора, согласно которому рамочным договором (договором с открытыми условиями) признается договор, определяющий общие условия обязательственных взаимоотношений сторон, которые могут быть конкретизированы и уточнены сторонами путем заключения отдельных договоров, подачи заявок одной из сторон или иным образом на основании либо во исполнение рамочного договора.

Конструкция рамочного договора, изложенная в ст. 429.1 ГК РФ, является отражением потребностей сторон гражданского оборота и реального механизма правовых взаимоотношений сторон.

Долгое время, существуя только на практике, данный договор относился к разряду непоименованных. В проекте Концепции совершенствования общих положений обязательственного права России (п. 2.7.3), рекомендованной Советом по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства при Президенте РФ к опубликованию в целях обсуждения (протокол от 29 января 2009 г. № 66), уточнялось, что участники оборота заключают соглашения, предусматривающие возникновение обязательств, ориентированных на длительный срок исполнения, включающий совершение должником повторяющихся или однотипных действий, только при наличии которых становится возможным возникновение обязательств из совокупности юридически значимых фактов.

Статья 429.1 ГК РФ определяет рамочный договор весьма абстрактно, никак не ограничивая его рамками отдельных существенных условий. По одному из мнений такой подход во многом обусловлен способностью российской правоприменительной практики самостоятельно восполнить «недостающие» элементы исследуемой договорной конструкции, что свидетельствует о ее направленности на максимально широкий круг общественных отношений [1].

По общему определению, любой договор представляет собой соглашение его сторон по установлению взаимных прав и обязанностей, а также является основанием возникновения взаимных обязательственных отношений сторон. Однако, в противоречие общему определению, рамочный договор определяет лишь общие условия обязательственных отношений сторон, которые могут быть уточнены сторонами в форме заключения конкретизирующего соглашения (на практике к таким документам относят

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент С. А. Правкин.

спецификации, дополнительные соглашения, приложения к договору и иные подобные документы). Более того, опираясь на постановления Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 28 октября 2010 г. № 15300/08 и от 31 января 2006 г. № 7876/05, можно сделать вывод, что таким уточняющим существенные условия соглашением может выступать также обмен отдельными документами (к примеру, заявками и ответными согласительными письмами), совершение конклюдентных действий (к примеру, оплаты по заявке) и иные действия, позволяющие ясно определить намерения сторон заключить сделку.

Рамочные договоры уже давно имеют широкое применение на рынке транспортных услуг. В настоящее время можно к числу рамочных организационных договоров отнести договор об организации перевозок грузов, договор об организации перевозок пассажиров, договор об организации транспортно-экспедиционного обслуживания, договор между владельцами транспортных инфраструктур, договоры между перевозчиками, договоры об организации оказания услуг по перевозке порожних вагонов, договор об организации перевозке вагонов по обезличенной технологии, договор об организации работы по обеспечению перевалки грузов, договор об организации фрахтования, договор об организации регулярных перевозок внеуличным транспортом [2], навигационный договор при использовании внутреннего водного транспорта и т.д.

Общей чертой всех перечисленных договоров является то, что они устанавливают организационные, маркетинговые и финансовые и прочие условия будущих взаимоотношений сторон, и предполагает дальнейшую конкретизацию таких условий посредством заключения отдельных договоров, соглашений, заявок, писем и т.п., определяющих недостающие условия. Таким образом, конструкция рамочного договора позволяет удовлетворить потребности участников гражданского оборота, не имеющих в определенный момент времени четкой договоренности относительно конкретных условий сделки (в этом случае они могут достичь соглашения о вступлении в обязательственные отношения). Рамочный договор предоставляет сторонам возможность в самом общем виде согласовать свои будущие обязательства, указать порядок взаимодействия, порядок уточнения содержания будущих сделок, предусмотреть способы обеспечения исполнения обязательств и меры ответственности и т.д.

Таким образом, заключение рамочного договора избавляет стороны от необходимости при совершении в дальнейшем сделок в каждом конкретном случае согласовывать определенные условия, по поводу которых они уже достигли соглашения.

Ключевая особенность рамочного договора состоит в том, что он сам по себе для сторон никаких обязательств не создает, а лишь направлен на их организацию, устанавливая основы взаимоотношений участников.

Изменение и расторжение рамочного договора осуществляется в общем порядке, установленном для всех гражданско-правовых договоров.

Расторжение конкретизирующих договоров или соглашений, заключенных к рамочному договору не влечет за собой автоматического его расторжения. В этом случае прекращает свое действие лишь определенное соглашение. И наоборот, расторжение рамочного договора не влечет за собой прекращение соглашений, уже заключенных на его основании, сохраняют свою силу и действуют на изложенных в них условиях в совокупности с условиями рамочного договора — стороны прекращают его действие, не затрагивая при этом действие ранее заключенных соглашений.

Сложности при заключении и исполнении соглашений, заключенных к рамочному договору, могут возникнуть ввиду слабой проработки общих условий рамочного договора, что повлечет необходимость постоянного согласования избыточных условий соглашений. Также видится целесообразным предусмотреть в рамочном договоре и разработать типовые документы, которые будут оформляться сторонами в процессе будущего взаимодействия (к примеру, формы заявки, актов, протоколов), так как отсут-

ствие шаблонов данных документов зачастую приводит к регулярным задержкам составления документации, в связи с их доработкой, согласованием, утверждением. Таким образом, складывается система договорных связей, состоящая из базового договора, в котором согласовываются основы будущих экономических отношений сторон.

Исходя из изложенного выше, еще раз отметим безусловные преимущества использования конструкции рамочного договора при оформлении правоотношений в транспортной сфере. Данный договор позволяет:

— существенно сократить время и расходы на оформление и администрирование договорных отношений в сфере перевозок;

— зафиксировать достигнутые договоренности участников транспортных правоотношений и при этом иметь возможность отложить определение конкретных условий сделки;

— гибко корректировать отношения сторон и условия сотрудничества;

— устанавливать долгосрочные и стабильные взаимоотношения с контрагентами;

— оптимизировать процесс привлечения новых контрагентов.

Литература

1. Гудовских, Т. С. Правовая природа рамочного договора // Актуальные проблемы российского права. — 2018. — № 8.
2. Гудовских, Т. С. Система рамочных договоров в сфере перевозок // Транспортное право. — 2018. — № 3.

Ефремова Д. С.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Правовой аспект регулирования развития цифровизации в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги»

Аннотация. Актуальность исследования вопросов правового регулирования цифровизации транспортировочных процессов и функционирования на примере ОАО «РЖД» обусловлена необходимостью в оптимизации и осуществления целей, поставленных Транспортной стратегией Российской Федерации влекущих за собой инновационное и технологическое развитие процессов. Цель представленной статьи — формирование на основе системно-правового исследования предложений по внесению изменений и дополнений в правовые акты, регламентирующие осуществления технологических процессов у ОАО «РЖД» в условиях цифровизации транспортного комплекса. Для достижения поставленной цели была задействована методика сравнительно-правового анализа исследований по правовому регулированию цифровизации в сфере железнодорожного транспорта, что, несомненно, дает возможность оценить значимость развития в ОАО «РЖД». Решение исследуемой задачи также было обеспечено за счет применения методики формально-догматического анализа норм Российского законодательства, обеспечившего возможность выработки предложений по устранению коллизий в законодательстве в исследуемой сфере общественных правоотношений. Реализация в законодательстве сформулированных в результате проведенного исследования предложения может способствовать оптимизации системы правового регулирования технологических процессов по ОАО «РЖД» с учетом потребности в их цифровизации, что, в свою очередь предопределено потребностями повышения эффективности, функциональности холдинга, а также обеспечения безопасности процессов перевозок. Информационное право — институт без собственного предмета и метода, поэтому эффективное регулирование должно осуществляться с использованием метода фактической возможности, совпадающей с правовой возможностью, т.е. субъективным правом. Вопросы персональных данных как основного «топлива» цифровой экономики обсуждаются между государством и бизнесом. Это приводит к исключению из дискуссии граждан в силу отсутствия у них ресурсов для отстаивания собственных интересов. Данные «рычаги механизма» могут только повлиять на внедрение инструментов, гарантирующих ответственность перед субъектом данных и за нарушение его прав. В сфере оборота промышленных и иных неперсональных данных отсутствие регулирования следует считать «двигателем», ускоряющим развитие рыночного положения. При этом установлено неравенство сторон по доступу к данным. Инструментами защиты интересов пользователей надлежит установить — право на доступ к персональным данным и механизмы трансформации данных между платформами. Следует упомянуть, что интересы государства в цифровой сфере обусловлены обеспечением собственного суверенитета, иными словами попытками связать конкретно определенные типы данных с информационными системами, противоречат структуре информационных потоков, прошедших цифровую трансформацию. В этих условиях регулирование должно учитывать формирование наборов данных и сервисов мгновенно, в определенной точке сборки, что требует обеспечения свободы оборота метаданных, на осно-

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

ве которых осуществляется сборка. Осознанные потребности, интересы — свои и других участников отношений — помогают развивать цифровую экономику наиболее справедливым образом, втягивая все новых субъектов в состояние согласованных интересов и тем самым взаимно эффективно ограничивая интересы друг друга. Государственное регулирование в цифровой экономике, как наименее эффективное, должно осуществляться только в последнюю очередь, если достичь юридического равенства интересов не удастся усилиями отдельных игроков или взаимодействием участников рынка.

Ключевые слова: цифровизация; правовое обеспечение; железнодорожный транспорт; цифровизация; цифровая трансформация; пассажироперевозки; грузоперевозки.

Цифровизация — явление сравнительно новое в экономической жизни и жизни общества в целом, возраст этого феномена не превышает нескольких лет. Тем не менее, даже без детального анализа неусушенному глазу видно, что уже сейчас цифровизация оказывает существенное влияние на национальную экономику и ее отдельные отрасли, на взаимодействие национальной экономики с другими экономиками в масштабах планеты. В таких условиях большое значение приобретает развитие соответствующей нормативно-правовой базы и инвестиционной поддержки возникшей цифровой экономики как в международных или национальных масштабах, так и в разрезе отдельных отраслей национальной экономики, включая железнодорожный транспорт РФ [1].

Таким образом затрагиваются не аспекты экономического неравенства, поскольку их изучением уполномочены в экономической отрасли. Следовательно, данное исследование посвящено правовому неравенству, вызванному образовавшимися фактическими — в противовес юридическим — возможностями сторон правоотношений.

В Российской Федерации железнодорожный транспорт выполняет основополагающую задачу в осуществлении функционирования и развития экономического положения страны, в удовлетворении потребности населения в передвижении и является более энергоэффективным, чем любой другой вид транспорта, и эту энергоэффективность можно приумножить. Особая роль железных дорог РФ определяется дальностью перевозок. Способ реорганизации позволяет упростить взаимодействие железных дорог с дочерними предприятиями, повысить значимость железных дорог РФ.

Говоря о соотношении фактической и юридической возможности, следует упомянуть, что в правоотношении есть как минимум две стороны, при этом возможность может стать доступной только для одной из них. На основе оценки текущего состояния и тенденций развития инфокоммуникационной транспортной инфраструктуры в России, зарубежного опыта выявлены потенциальные проблемы внедрения цифровых технологий на транспорте в социально-экономическом и правовом измерении, сформулированы конкретные предложения по юридическому и финансовому регулированию вопросов и минимизации рисков ответственности за причинение вреда в условиях развития информационных транспортных систем.

Таким образом, обоснованно отмечается, что необходимо совершенствовать технологию обслуживания пассажиров. Рассматривая вариант трансформации в направлении экосистемы в транспортной сфере, что может позволить повысить показатели эффективности и улучшить систему контроля, особенно при расчетах производственно-перспективных функций.

Железнодорожный транспорт наиболее энергоэффективный, а энергоэффективность непрерывно улучшается. Однако переход к новым и усовершенствованным технологическим укладам все еще сдерживается существующими инфраструктурными ограничениями и требует принципиальных изменений в управлении всей инфраструктурой, учитывая соответствие научно-техническому прогрессу, целям Указа Пре-

зидента РФ от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», Транспортной стратегии до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, разработанную Минтранс России, и Стратегии цифровой трансформации ОАО «РЖД» до 2025 года.

Транспортная стратегия задает курс развития, ценностно-технологические ориентиры, и само собой для железнодорожной отрасли. При решении ряда поставленных задач разрабатывается генеральная схема развития транспортной сети. Для обновления направления развития инфраструктуры начата разработка транспортно-экономического баланса — эта масштабная работа будет проводиться совместно с Минэкономразвития России и научными организациями.

Следует отметить, возложенную на ОАО «РЖД» функцию по объединению и координации усилий в целях развития в Российской Федерации высокотехнологичной области квантовых коммуникаций, закрепленную подписанным в июле 2020 г. Соглашением о намерениях между Правительством Российской Федерации и ОАО «РЖД».

Развитие цифровизации, в том числе и на железнодорожном транспорте, определяется рядом факторов. Двумя важнейшими из этих аспектов являются — правовой (нормативно-правовая база цифровизации) и инвестиционный (объем и направления инвестирования в цифровизацию), которые правильнее всего рассматривать в их взаимосвязанной совокупности — как инвестиционно-правовой аспект.

Проблематика правового регулирования транспортных услуг в условиях цифровизации — транспортные услуги, основаны на использовании цифровых платформ, не могут регулироваться только на национальном уровне, потому что для такого рода логистических сервисов и транспортных компаний практически не существует границ выхода на рынок любой страны мира. В Гражданском кодексе РФ уже на сегодняшний день установлено понятие — «цифровое право» (ст. 141.1). Необходимо продолжить практику по внедрению базовых понятий цифровизации не забывая совершенствовать и более точно трактовать, прежде всего, непосредственно в ГК РФ (п. 2 ст. 1083).

Не стоит забывать об основополагающей задаче — унификация стандартов электронных сообщений. В ОАО «РЖД» исследуют и предпринимают иные решения совместно с партнерами непосредственно на площадках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), Международном союзе железных дорог (МСЖД) и Международном комитете железнодорожного транспорта (ЦИТ).

Согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р) железнодорожному транспорту отведена роль основного транспорта страны. Достижению данной стратегии будет способствовать внедрение цифровых информационных технологий в логистику и ремонт железнодорожного транспорта. В рамках реализации Указа Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» с целью решения задачи по обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий Правительством РФ утвержден паспорт национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации».

При дальнейших исследованиях и разработках Стратегии цифровой трансформации ОАО «РЖД» был установлен продукт цифровой трансформации компании — 8 цифровых платформ, на базе которых к 2025 г. будет закончена разработка более 50 цифровых проектов по определенным бизнес-направлениям:

- 1) транспортно-логистических узлов;
- 2) логистического оператора электронной коммерции;
- 3) мультимодальных грузовых перевозок;
- 4) оператора линейной инфраструктуры;

- 5) мультимодальных пассажирских перевозок;
- 6) управления перевозочным процессом;
- 7) тягового подвижного состава;
- 8) непроизводственных процессов.

Так всего до 2025 г. на цифровую трансформацию компании запланировано выделение — 168 млрд руб.

Долгосрочная программа развития «Российских железных дорог» до 2025 г. в том числе включает проект «Цифровая железная дорога».

Основными направлениями инновационного развития железной дороги являются:

- 1) развитие транспортно-логистических систем в едином транспортном пространстве на основе ориентированности на клиентов;
- 2) создание и внедрение динамических систем управления перевозочным процессом с использованием искусственного интеллекта;
- 3) внедрение инновационных систем автоматизации и механизации станционных процессов («интеллектуальная станция»);
- 4) разработка и внедрение перспективных технических средств и технологий инфраструктуры путевого комплекса, железнодорожной автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения, инновационных информационных и телекоммуникационных технологий;
- 5) установление требований для создания и внедрения инновационного подвижного состава;
- 6) развитие системы управления безопасностью движения и методов управления рисками, связанных с безопасностью и надежностью перевозочного процесса;
- 7) разработка и внедрение технических средств и технологий для развития скоростного и высокоскоростного движения;
- 8) развитие технологий организации грузового тяжеловесного движения;
- 9) повышение энергетической эффективности производственной деятельности;
- 10) внедрение наилучших доступных технологий в природоохранной деятельности;
- 11) развитие системы управления качеством.

В заключении, можно сделать вывод, что посвящение развитию нормативно-правовой базы и инвестиционной поддержки относительно молодой цифровой экономики, связанной непосредственно и с железнодорожной отраслью РФ. Выделены и проанализированы 2 вида таких исследований: труды по развитию нормативно-правовой базы цифровизации в экономике в целом и труды по цифровизации, ее нормативно-правовой базе и инвестициях в нее в российской железнодорожной отрасли и могут использоваться для дальнейших исследований в сфере цифровизации и для совершенствования государственной политики.

Литература

1. Землин, А. И. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры: монография / А. И. Землин, И. В. Холиков, А. А. Мельникова. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2019.

Жиров Д. Р.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Правовое регулирование финансовой деятельности Великобритании

Аннотация. Актуальность исследования правового регулирования финансовой деятельности Великобритании обусловлена необходимостью изучения иностранного опыта для анализа и возможного применения подходящих аспектов в правовой системе Российской Федерации. Цель представленной статьи — формирование на основе системно-правового исследования определенных предложений для изменения правового регулирования финансовой деятельности в Российской Федерации. Для достижения поставленной цели была задействована методика сравнительно-правового анализа исследований по данному вопросу, что дает возможность провести оценку правового регулирования финансовой деятельности в Великобритании. Решение исследуемой задачи также было обеспечено за счет применения методики формально-догматического анализа норм законодательства Великобритании, что дает возможность для сравнения правовых систем двух изучаемых стран. Реализация в законодательстве сформулированных в результате проведенного исследования предложений может способствовать улучшению системы правового регулирования финансовой деятельности в Российской Федерации.

Ключевые слова: финансовая деятельность; правовое обеспечение; банковская деятельность; финансовые правоотношения; нормативный акт; финансово-правовые нормы.

Созданное 1 апреля 2013 г. вместо предыдущего регулятора, Управления по финансовым услугам (FSA), после финансового кризиса, Управление по финансовому поведению (FCA) является органом, который несет основную ответственность за регуляцию индустрии финансовых услуг Великобритании.

Согласно Закону о финансовых услугах и рынках (FSMA) 2000 г., финансовая деятельность в Великобритании должна регулироваться FCA. Это означает, что фирмы и физические лица должны быть уполномочены или зарегистрированы FCA для осуществления определенной деятельности в финансовом секторе.

Согласно FSMA (с поправками), FCA имеет три уставные цели:

- защита потребителей: обеспечение надлежащей степени защиты для тех, кто пользуется финансовыми услугами в Великобритании.
- повышение целостности рынка: защита и повышение целостности финансовой системы Великобритании
- содействие эффективной конкуренции: способствовать эффективной конкуренции в интересах потребителей, обеспечивая работу финансовых рынков таким образом, чтобы потребители получали справедливую сделку.

Финансовые рынки должны быть честными, справедливыми и эффективными, чтобы потребители получали справедливую сделку. Роль FCA заключается в обеспечении того, чтобы эти рынки работали хорошо как для потребителей и предприятий, так и для экономики в целом. Для этого FCA регулирует поведение более 50 тыс. фирм, предоставляющих финансовые услуги, и финансовые рынки в Великобритании. Сюда

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

входят поставщики финансовых услуг, инвестиционные компании и компании, предоставляющие потребительские кредиты.

FCA также работает вместе с Управлением пруденциального регулирования Банка Англии (*PRA*). Созданное одновременно с *FCA*, *PRA* является органом пруденциального регулирования всех крупных банков и строительных обществ, а также кредитных союзов, страховых компаний и крупных инвестиционных компаний в Великобритании. Его цели заключаются в содействии безопасности и устойчивости компаний, которые он регулирует и контролирует, а также в обеспечении надлежащей степени защиты держателей страховых полисов.

Любая фирма, оказывающая финансовые услуги — будь то коммерческая, некоммерческая или индивидуальный предприниматель — осуществляющая регулируемую деятельность в Великобритании, должна быть уполномочена и зарегистрирована *FCA*, если только не освобождена от ответственности.

Прежде чем получить разрешение *FCA*, фирмы и частные лица должны сначала продемонстрировать, что они соответствуют ряду требований. Затем *FCA* будет осуществлять надзор за этими компаниями, чтобы убедиться, что они продолжают соответствовать строгим стандартам и правилам, установленным после получения разрешения. Если регулируемые лица не соответствуют этим стандартам и правилам, *FCA* имеет различные правоприменительные полномочия, которые могут быть использованы для наказания предприятия за несоблюдение требований.

Уполномоченная фирма может назначить другое лицо или фирму для осуществления регулируемой деятельности от ее имени. Однако уполномоченная фирма или «принципал» несет полную ответственность за то, чтобы ее агент или назначенный представитель соблюдал стандарты и правила *FCA*.

Фирма или частное лицо должны подать заявление в *FCA* — или, если они имеют двойное регулирование, в *PRA* — для получения разрешения. Это может занять до 6 месяцев, при условии, что заявление составлено полностью и без ошибок.

Когда *FCA* получит заявление, и в ходе его рассмотрения, они рассмотрят, соответствует ли заявитель требованиям для получения разрешения: готов ли он, желает ли он и организован ли он, чтобы постоянно и в любое время соблюдать стандарты системы регулирования Великобритании.

Чтобы получить статус «готового», *FCA* рассмотрит, что сделала фирма или физическое лицо, подающее заявку, при подготовке к подаче заявления. Положительные показатели могут включать чтение информации на сайте *FCA*, обращение в контактный центр, обращение за консультацией по юридическим вопросам/соответствию и способность четко сформулировать свои нормативные обязательства.

Для отнесения к категории «желающих» *FCA* будет рассматривать отношение фирмы или физического лица, подающего заявку, к процессу авторизации. Положительные показатели могут включать открытость и честность во всех отношениях с *FCA*, инициативность в получении информации, проявление инициативы в понимании своих регуляторных обязанностей, а также своевременность и доступность персонала для решения любых вопросов по заявке.

Фирма по оказанию финансовых услуг или физическое лицо должны постоянно соответствовать минимальным стандартам, или пороговым условиям, установленным *FCA*, чтобы получить и сохранить разрешение на осуществление регулируемой деятельности. Эти пороговые условия будут положены в основу оценки *FCA* заявления, в ходе которой *FCA* должно убедиться, что если фирма или физическое лицо получают разрешение, то бизнес будет соответствовать и продолжать соответствовать этим условиям, включая:

- эффективный надзор. Фирма или физическое лицо должны быть способны находиться под эффективным надзором *FCA* с учетом характера и сложности регулируемой деятельности;
- соответствующие нефинансовые ресурсы. Нефинансовые ресурсы должны соответствовать регулируемой деятельности с учетом целей *FCA*, включая защиту потребителей, укрепление целостности финансового рынка Великобритании и содействие честной и эффективной конкуренции;
- пригодность. Фирма или физическое лицо должны быть подходящим и надлежащим лицом, где руководство должно обладать соответствующими навыками и опытом, действовать добросовестно, надлежащим образом регулировать конфликты интересов и иметь соответствующие политики и процедуры;
- бизнес-модель. Должна существовать подходящая стратегия ведения бизнеса с учетом соответствующей регулируемой деятельности, и она не должна представлять риск для целей *FCA*.

Установленные законом пороговые условия *PRA* для банков и других финансовых учреждений несколько отличаются, включая разумное ведение бизнеса, пригодность и эффективный надзор. Для обоих регуляторов эти пороговые условия должны выполняться предприятием как на этапе авторизации, так и на постоянной основе. Авторизованный бизнес также должен продолжать соблюдать соответствующие правила финансового регулирования Великобритании и регулярно отправлять отчеты.

Как регулятор финансового поведения в Великобритании, *FCA* обладает широким спектром правоприменительных полномочий в соответствии с *FSMA*, которые он может использовать для наказания фирм или частных лиц, не соблюдающих его стандарты и правила. Они призваны служить эффективным сдерживающим фактором против некачественной или мошеннической практики, помогая защитить потребителей, давая понять, что для тех, кто не следует правилам, существуют вполне реальные и значимые последствия.

Меры, которые могут быть приняты *FCA*, включают дисциплинарные, гражданские и уголовные действия. Эти меры могут быть приняты в отношении как регулируемых, так и нерегулируемых фирм и отдельных лиц, которые не соответствуют требуемым стандартам.

Поскольку правоприменительный отдел *FCA* работает в тесном сотрудничестве с отделами авторизации, надзора, стратегии и конкуренции, а также с другими регулирующими органами и правоохранительными органами, он может выявить и принять меры на ранней стадии, когда правоприменительные действия необходимы. Меры, которые могут быть приняты в отношении компании, включают в себя:

- отзыв разрешения фирмы;
- запрещение физическому лицу работать в сфере финансовых услуг или запрещение ему заниматься определенными видами регулируемой деятельности;
- отстранение фирмы от осуществления определенной регулируемой деятельности или отстранение физического лица от выполнения определенных контролируемых функций;
- наложение финансовых штрафов на фирмы и физических лиц, нарушающих правила или совершающих злоупотребления на рынке, а также наложение штрафов на фирмы, нарушающие законы о конкуренции;
- публичное объявление о начале любого дисциплинарного взыскания;
- публикация сведений об установленных законом уведомлениях, включая предупреждения, решения и окончательные уведомления, для информирования общественности и максимизации сдерживающего эффекта правоприменительных действий;

- обращение в суд за судебными запретами на замораживание активов и за постановлениями о реституции, постановления о ликвидации и другие постановления о банкротстве предприятия;
- преследование фирм и физических лиц, осуществляющих регулируемую деятельность без разрешения, и возбуждение уголовных дел для борьбы с финансовыми преступлениями, такими как инсайдерские сделки;
- выпуск предупреждений и оповещений о неавторизованных фирмах и лицах, а также требование к веб-хостингам деактивировать любые связанные с ними веб-сайты.

Схема компенсации финансовых услуг (*FSCS*) — это установленная законом Великобритании схема страхования вкладов и компенсаций инвесторам для клиентов уполномоченных фирм, предоставляющих финансовые услуги. *FSCS* может выплачивать компенсации по искам, поданным против фирм, вышедших из бизнеса, с которыми имел дело потребитель. По сути, *FSCS* призвана защищать потребителей, когда уполномоченные фирмы по оказанию финансовых услуг терпят крах и не могут оплатить предъявленные им иски.

Финансируемый индустрией финансовых услуг, сервис *FSCS* является бесплатным. Услуга охватывает широкий спектр финансовых продуктов, включая пенсии, инвестиции, банковские счета, ипотеку и страхование. Потребители могут проверить, защищены ли их деньги *FSCS*, и могут ли они претендовать на компенсацию, посетив веб-сайт *FSCS*.

Служба финансового омбудсмена (*FOS*) рассматривает жалобы между потребителями и «активными» предприятиями, которые предоставляют финансовые услуги или услуги по управлению претензиями. *FOS* опять же бесплатна для использования и нацелена на справедливое и беспристрастное разрешение споров с правом исправления ситуации.

В январе 2022 г. был запущен *Wider Implications Framework*. Это формализует существующие связи сотрудничества между *FOS*, *FSCS* и *FCA*, а также другими членами регулятивной семьи, чтобы они могли работать друг с другом и другими сторонами по вопросам, которые могут иметь более широкое влияние на отрасль финансовых услуг. Это может быть связано с суммой возмещения, поставленной на карту, или с риском краха бизнеса, или когда потенциально затрагивается большое количество потребителей в Великобритании.

The Framework призвана обеспечить более структурированное сотрудничество между членами организации по вопросам, имеющим потенциально более широкие последствия, где есть надежда, что это позволит достичь лучших результатов для потребителей, малого бизнеса и отрасли финансовых услуг в целом. Это особенно важно в связи со значительными изменениями в сфере финансовых услуг Великобритании за последнее десятилетие, когда были введены новые правила и новые виды бизнеса стали заниматься финансовыми услугами. Все большую роль играют технологии и цифровые услуги, где увеличение объемов обработки онлайн-платежей означает, что все больше организаций подпадают под регулирование, а бурное развитие мобильного банкинга изменило правила во всех сферах.

Измайлова Д. Р.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Основы правомерности изъятия земельных участков под строительство объектов транспортной инфраструктуры

Аннотация. Изъятие земельных участков для государственных нужд в настоящее время — это одна из наиболее актуальных и обсуждаемых проблем земельного законодательства, которые вызывают массу споров и обсуждений по поводу самого механизма и процедуры изъятия. В связи с развитием транспортной отрасли в Российской Федерации и строительства новых дорог возрастает необходимость увеличения территории. Все эти вопросы регулируются нормами земельного и гражданского права. Целью подготовки статьи стало правовое обоснование изъятия земельных участков под строительство объектов транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: изъятие; право; транспортная инфраструктура.

В современной России, в последнее время, все чаще возникает необходимость реализации масштабных федеральных инвестиционно-строительных проектов в области транспортной инфраструктуры. В связи с этим возникает необходимость создания особых отношений между собственником участка и государством.

Зачастую эти отношения являются практически невозможным без реализации права на изъятие собственности у правообладателя земельного участка для государственных нужд.

Изъятие участков возможно только при вынесении судебного решения. Судебный иск предъявляется в судебные органы в течение всего срока действия решения об изъятии земли, однако данный документ не может быть подан в суд ранее трех месяцев с момента получения собственником земли подобного проекта будущего соглашения на осуществление изъятия.

Изъятие земельного участка в первую очередь носит как добровольный, так и принудительный характер. Разберем вопрос принудительного изъятия земельного участка.

В гражданском праве существует такой аспект, что право собственности на земельный участок может быть прекращено принудительно, что это значит?

Это означает, что государственные или муниципальные органы имеют законное право и возможность принудительно изъять земли из личного владения физических лиц.

Однако следует отметить, что данный процесс будет возможным лишь в случае, если правообладатель участка не подписал или не заключил добровольного соглашения с органами власти в связи с изъятием земельного участка или же он вовсе не согласен с судебным решением.

В таком случае законом предусматривается принудительное изъятие имущества.

Чаще всего вопросы, возникающие у собственников земельного участка. А законно ли вообще изъятие? И как получить компенсацию за изъятый участок? И Как происходит сама процедура изъятия?

Если собственнику стало известно о предстоящем изъятии — в первую очередь нужно понимать законность данной процедуры. А именно на каких основаниях соб-

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

ственик может лишиться участка. Однако существует ряд случаев, когда изъятие можно оспорить, но такое происходит крайне редко. Приведем пример есть сравнимая по стоимости и срокам возможность строительства объекта без изъятия участков. или имущество планируется изъять в рамках одного лица для строительства дороги до соседнего участка.

Если основания изъятия законны, то государство обязуется выплатить собственнику денежную компенсацию. Процедура и порядок расчета выплаты описан в ст. 56.8. Земельного кодекса Российской Федерации, а также в Федеральном законе от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации».

В случае если правообладатель не согласен или вовсе отказывается от изъятия, то уполномоченный орган власти вправе подать заявление в суд и принудительно прекратить право собственности на земельный участок. Однако обратиться в суд уполномоченный орган власти может лишь спустя 90 дней после получения правообладателем проекта соглашения об изъятии.

Если прибегать к судебной практике, то можно выделить следующее Основания для изъятия и сама процедура изъятия так же установлены ЗК РФ на это указывает гл. 7.1, в том числе таким основанием является строительство автомобильной дороги. При соблюдении органом власти процедуры изъятия судебная практика достаточно однообразна и неутешительна для собственников.

Как происходит процедура изъятия?

Обычно процедура изъятия земельного участка происходит в несколько этапов, а именно:

- вынесение решения собственнику органом местного самоуправления, где указана цель изъятия, перечень земельных участков подлежащих документам и перечень соответствующих документов;
- оповещение собственника. В течении 10 дней копии решения и документов направляются собственнику;
- высылают проект соглашения об изъятии;
- ожидание решения собственника.

Ко всему вышесказанному подведем итог. Важно понимать что у этого вопроса существует так ж ряд проблем связанных с изъятием земельного участка для строительства объектов транспортной инфраструктуры а именно— это отсутствие централизованного подхода при процессе изъятия. В этот процесс вовлечены как городские так и частные структуры, которые занимаются выпуском распорядительных документов об изъятии, оценкой и экспертизой, согласованием процедуры с владельцем, чье имущество подлежит изъятию, выплатой компенсации.

Что на деле приводит, как к увеличению сроков ввода в эксплуатацию объектов, так и разногласия по компенсационным выплатам.

Решением данного вопроса может являться создание единой структуры, которая несомненно будет включать в себя все стадии начиная с разработки соответствующей документации, а так же выплатой денежной компенсации.

Но для того чтобы решить данные проблемы необходимо постоянно корректировать все на законодательном уровне.

Калинина О. В.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта РУТ (МИИТ)¹

Правовое регулирование ледокольного флота Российской Федерации: перспективы и пути развития

Аннотация. Арктический регион является одним из ключевых направлений развития России. И здесь особенную роль играет ледокольный флот, который обеспечивает безопасность и экономическую эффективность деятельности в этом регионе. Но как правильно организовать его работу и что нужно сделать для устойчивого развития данного сектора? В данном исследовании рассматривается вопрос о правовом регулировании ледокольного флота РФ, а также будут предложены возможные пути развития ледокольного флота. В статье будут проанализированы перспективы и пути развития ледокольного флота РФ, а также правовое регулирование деятельности данной отрасли.

Ключевые слова: Ледокольный флот; правовое регулирование; Росатом; Атомфлот.

История развития ледокольного флота. В контексте изменения климата на планете все большее значение приобретает Арктика, которая представляет огромный потенциал для транспортных перевозок, главным образом за счет использования Северного морского пути. Однако это требует создания высокотехнологичных ледоколов, а также соответствующей инфраструктуры. Анализ принятых законодательных актов поможет определить направления работы по усовершенствованию правового регулирования в этой области. При этом необходимо учитывать интересы всех заинтересованных сторон: ледокольной компании, государства и экологических организаций. Кроме того, развитие ледокольного флота потребует новых инновационных решений и внимания к экологической безопасности при освоении арктических регионов.

Создание атомного ледокольного флота стало актуальным в 1950-х гг. для обеспечения проводки в Арктике и освоения ресурсов Крайнего Севера. Первый атомный ледокол «Ленин» был введен в эксплуатацию в 1959 г. и позволил увеличить грузооборот на Северном морском пути. Атомные ледоколы также обеспечили освоение Арктики, например, в 1961 г. ледокол «Ленин» высадил на лед и обустроил с активным участием экипажа ледокола дрейфующую полярную станцию «Северный полюс-10». В этом же рейсе с ледокола были расставлены вдоль кромки полярных льдов 16 дрейфующих автоматических радиометстанций-ДАРМС.

Опыт эксплуатации ледокола «Ленин» послужил основой для строительства атомных ледоколов класса «Арктика» проекта 10520. В 1974 г. был введен в эксплуатацию второй в мире атомный ледокол «Арктика», который стал головным судном серии. В последующие годы были построены атомные ледоколы «Сибирь» (1977), «Россия» и «Советский Союз» по модернизированному проекту 10521, а также «Ямал» (1992) и «50 лет Победы» (2007). Ввод в эксплуатацию атомных ледоколов типа «Арктика» стал технологической революцией, позволив перейти от эпизодических перевозок грузов по Северному морскому пути в благоприятные ледовые условия к круглогодичной работе на высокоширотных трассах.

Значительные достижения в истории атомного ледокольного флота включают первое свободное ледовое плавание до Северного полюса, достигнутое экипажем атомохода «Арктика» 17 августа 1977 г. Атомоход «Сибирь» провел проводку теплохода «Капи-

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

тан Мышевский» по всей трассе Севморпути в 1978 г. и осуществил доставку научной станции СП-29 в 1987 г. Экипаж атомохода «Россия» первым совершил рейс с туристами на Северный полюс в 1990 году, и под руководством «России» и «Ямала» были выведены изо льда караваны судов в 1994 г. В 1998 г. атомоход «Советский Союз» провел проводку танкера с нефтепродуктами для жителей восточной Арктики. Таким образом, атомные ледоколы класса «Арктика» значительно улучшили возможности проводки и перевозок в Арктике, открыв новые перспективы для развития этого региона [<https://integral-russia.ru/2021/09/10/istoriya-ledokolnogo-flota-rossii-ot-parovyh-mashin-do-atomnyh-gigantov/> (дата обращения 25 мая 2023 г.)].

По состоянию на 2023 г. в эксплуатации на Северном Морском пути трудятся 7 атомных судов: тип АРКТИКА (1992 г. «Ямал», 2007 г. «50 лет Победы»); Тип ТАЙМЫР (1989 г. «Таймыр», 1990 г. «Вайгач»); Универсальный атомный ледокол проекта 22220 (2020 г. ГУАЛ «Арктика», 2022 г. СУАЛ «Сибирь», СУАЛ «Урал» — последние введены в эксплуатацию в январе и ноябре 2022 г.) и Атомный контейнеровоз «Севморпуть» — единственное в Мире ледокольно-транспортное судно с ядерной энергетической установкой [<http://www.rosatomflot.ru/flot/> (дата обращения: 25 мая 2023 г.)]. А также 36 дизель-электрических ледоколов и ледокольных буксиров различной мощности, которые обеспечивают проводки в 15 замерзающих морских портах России [<https://www.rosmorport.ru/services/fleet/> (дата обращения: 25 мая 2023 г.)].

Подводя итоги в истории развития ледокольного флота в России со времени постройки первого в мире ледокола «Ермак» российский ледокольный флот имеет более чем 100-летнюю историю.

В морях Арктики и в Северном Ледовитом океане современные мощные атомные ледоколы являются ключевым звеном функционирования морской транспортной системы, в том числе — Северного морского пути [<http://www.rosatomflot.ru/flot/> (дата обращения: 25 мая 2023 г.)].

Правовое регулирование ледокольного флота, основные нормативные акты. Ледокольный флот является одной из наиболее важных составляющих морской инфраструктуры России. Он необходим для обеспечения безопасности мореплавания в условиях Арктики и Северного Ледовитого океана, а также для развития экономической деятельности в этих районах.

Однако, несмотря на значимость ледокольного флота, его правовое регулирование до сих пор не полностью проработано. Некоторые вопросы деятельности этого флота до сих пор остаются нерешенными или требуют уточнений.

Среди основных нормативных актов, которые регулируют деятельность ледокольного флота, можно выделить следующие:

1. Федеральный закон от 30 марта 1999 г. № 155-ФЗ «О внутренних водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации». Этот Закон устанавливает правовую основу для использования и охраны водных ресурсов, а также определяет порядок пользования ими. В частности, он содержит положения об использовании ледоколов на территории РФ.

В ст. 14 «Плавание в акватории Северного Морского пути» Закона содержатся положения об Акватории СМП, как исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации Российской Федерации, осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами РФ, настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и издаваемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами.

В ст. 14.1 «Плавание и стоянка иностранных прогулочных и спортивных парусных судов во внутренних морских водах и в территориальном море» устанавливаются правила для иностранных прогулочных и спортивных парусных судов в российских водах. Эти суда могут плавать и стоять на якоре во внутренних морских водах и в территори-

альном море России после прохождения необходимых видов контроля на государственной границе. Они могут осуществлять свою деятельность за пределами пункта пропуска через государственную границу, исключая запретные и временно опасные районы. Важно, чтобы эти суда уведомляли пограничный орган федеральной службы безопасности о своих планах плавания и местах стоянки в соответствии с российским законодательством.

2. Одним из основных документов, определяющих правила плавания судов, является Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ).

В ст. 5.1 «Плавание в акватории Северного морского пути» под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар.

Акватория СМП представляет собой уникальный коридор для международной торговли, который проходит через территориальные воды и экономическую зону Российской Федерации и обладает значительными ресурсами.

Согласно ст. 5.1.2 правила плавания в акватории Северного морского пути утверждаются Правительством РФ, применяются в целях обеспечения безопасности мореплавания, а также предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и содержат:

— порядок организации плавания судов в акватории Северного морского пути, предусматривающий выдачу разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути, приостановление, возобновление, прекращение действия таких разрешений и внесение изменений в такие разрешения, который осуществляется Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом», а также устанавливается порядок выдачи удостоверений о праве ледовой лоцманской проводки судов в акватории Северного морского пути;

— содержатся положение о навигационно-гидрографическом обеспечении плавания судов в акватории Северного морского пути.

В соответствии с КТМ РФ плавание ледоколов в акватории СМП осуществляется на основе разработанных графиков движения и под контролем уполномоченного органа — Ространснадзора.

Правовое регулирование ледокольного флота также предусматривает обязательное наличие специальных документов, подтверждающих соответствие ледоколов требованиям безопасности. Эти документы выдаются после проведения специальной экспертизы состояния судна и его экипажа.

В этой же статье также указывается необходимость обеспечения своевременного обновления информации о состоянии акватории СМП, включая данные о льдах, метеоусловиях и других возможных опасностях для плавания. Такая информация должна быть доступна всем участникам морской перевозки и приниматься ими во внимание при планировании рейса.

Одной из главных целей правового регулирования ледокольного флота является обеспечение безопасности плавания и предотвращение аварийных ситуаций. Кодекс торгового мореплавания устанавливает строгие требования к состоянию и эксплуатации судов, а также к подготовке экипажей, в том числе ледоколов.

Таким образом, КТМ РФ играет ключевую роль в правовом регулировании ледокольного флота. Он определяет основные принципы плавания ледоколов, требования

к безопасности и контролю за плаванием, а также обязанности участников морской перевозки. Соблюдение этих нормативных требований является гарантией эффективного и безопасного функционирования ледокольного флота в акватории СМП.

3. Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути». Постановление является важным юридическим актом, регулирующим деятельность ледокольного флота Российской Федерации. Данное Постановление было принято в целях обеспечения безопасности плавания ледокольных судов и предупреждения возможных экологических чрезвычайных ситуаций на арктическом шельфе.

Основной целью Постановления является определение порядка и правил плавания ледокольных судов, а также установление требований к их конструкции и оборудованию. Оно распространяется на все типы ледокольных судов, независимо от их формы собственности или места регистрации.

В соответствии с Постановлением, каждое ледокольное судно должно иметь специальное разрешение на осуществление плавания в условиях льда. Для получения такого разрешения необходимо выполнение ряда требований, включая наличие соответствующего оборудования, квалифицированного экипажа и плана действий в случае возникновения чрезвычайной ситуации.

Постановление также устанавливает требования к конструкции ледокольных судов. Они должны быть способными преодолевать ледовые условия определенной сложности и иметь необходимую мощность для работы в различных климатических зонах. Кроме того, суда должны быть оснащены специальным оборудованием для обеспечения безопасности при работе в ледяных условиях.

Также, Постановление содержит положения о предупреждении и регулировании чрезвычайных ситуаций на арктическом шельфе. Оно устанавливает меры по защите окружающей среды, предотвращению разлива нефтепродуктов и других опасных веществ при эксплуатации ледокольных судов.

4. Приказ Минтранса России от 24 января 2022 г. № 17 «Об утверждении «Правил ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути». Согласно этому приказу, основная цель ледокольной проводки — обеспечение безопасности движения судов в условиях присутствия льда, а также поддержание устойчивости функционирования морских портов и транспортных коммуникаций.

В самом приказе содержится ряд положений и требований к организации и проведению ледокольной проводки. Во-первых, он определяет порядок назначения и использования ледоколов для проводки судов. Согласно этому документу, назначение ледокола на проводку осуществляется по заявкам оператора судна или по решению компетентного органа управления акваторией.

Во-вторых, приказ определяет правила перевозки пассажиров на ледокольных судах. Согласно данному документу, перевозка пассажиров осуществляется только на специально оборудованных для этого судах и под надлежащим контролем экипажа.

Также приказ регулирует вопросы связи между ледокольными судами и судами, которые проводятся. Он устанавливает требования к системам радиосвязи и определяет порядок передачи информации о готовности к проводке, координатах движения и других данных.

Приказ также содержит положения о правилах движения ледокольных судов во время проводки. В частности, он устанавливает минимальные дистанции между ледоколом и проводимым судном, а также ограничения скорости и маневрирования.

Кроме того, приказ регламентирует процесс информационного обеспечения ледокольной проводки. Он определяет порядок формирования и передачи информации о состоянии акватории, прогнозе льда, расписании проводки и других важных данных.

Важно отметить, что данный Приказ является обязательным для исполнения всеми субъектами, занимающимися проводкой судов в акваториях Российской Федерации.

Приказ Минтранса играет значительную роль в обеспечении безопасности движения судов в условиях льда и поддержании эффективности морских портов и транспортных коммуникаций. Его положения являются основой для организации и проведения ледокольной проводки в стране.

5. Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации». Указ включает в себя разделы, касающиеся правового регулирования ледокольного флота.

В соответствии с Морской доктриной Российской Федерации, ледокольный флот является одним из ключевых компонентов морских сил страны. Целью его создания и развития является обеспечение безопасности навигации в арктических районах и защита национальных интересов России в этом регионе.

В первую очередь, в доктрине подчеркивается необходимость обеспечения постоянной годовой проходимости арктических морских путей. Для этого предусматривается строительство и модернизация ледоколов различного типа и классов. Особое внимание уделяется созданию мощных атомных ледоколов, способных преодолевать самые суровые климатические условия.

Кроме того, Морская доктрина предусматривает укрепление инфраструктуры в арктическом регионе. Это включает развитие портовых комплексов, баз для обслуживания и ремонта ледоколов, а также строительство новых навигационных систем и гидрографических служб.

Одним из ключевых элементов правового регулирования ледокольного флота является охрана окружающей среды в арктическом регионе. Указ определяет не только требования к экологической безопасности при проведении ледовых работ и эксплуатации ледоколов, но и устанавливает меры по предотвращению загрязнения арктических вод.

В рамках правового регулирования ледокольного флота также предусматривается развитие научно-исследовательских и образовательных программ в области арктической гидрометеорологии, морской гидрографии и других специализаций. Это позволит подготовить кадры высокой квалификации для работы на ледокольных судах и в других отраслях связанных с Арктикой.

6. Международный кодекс для судов, эксплуатирующийся в полярных водах (далее — Полярный кодекс) (вступил в силу для Российской Федерации 1 января 2017 г.). Полярный кодекс был разработан Международной морской организацией (ИМО) и вступил в силу 1 января 2017 г.

Целью Полярного кодекса является обеспечение безопасности судоходства и защиты окружающей среды на полярных водах. Он устанавливает обязательные стандарты и требования к конструкции, оборудованию и эксплуатации судов, которые планируют работать в условиях льда. Кодекс также содержит рекомендации по навигации, коммуникациям, спасательным операциям и другим аспектам деятельности на полярных маршрутах.

Полярный кодекс играет ключевую роль в правовом регулировании деятельности ледокольного флота. Он обеспечивает безопасность судоходства и защиту окружающей среды на полярных маршрутах, а также устанавливает стандарты и требования к конструкции, оборудованию и эксплуатации судов. Соблюдение Полярного кодекса является обязательным для всех судов, работающих в полярных водах, и способствует устойчивому развитию ледокольной индустрии.

В заключение можно отметить, что правовое регулирование ледокольного флота России имеет большое значение для обеспечения безопасности мореплавания и развития экономической деятельности в Арктике. Для достижения этих целей необходимо

провести работу по уточнению и усовершенствованию существующих нормативных актов, а также созданию новых инструментов для регулирования этой сферы деятельности.

Пути и перспективы развития ледокольного флота. Пути и перспективы развития ледокольного флота в России вызвали беспокойство и обсуждение на высоком уровне. Заместитель главы российского Совбеза выразил опасение, что к 2030 г. стране может не хватить ледокольных судов, если не заменить устаревший флот.

Однако на совещании по развитию судостроения под председательством Президента России было заявлено, что страна активно работает над строительством ледокольного флота, считая его одним из приоритетов. Некоторые положительные шаги уже сделаны, включая передачу в эксплуатацию двух атомных ледоколов и спуск на воду еще одного. Однако, остается необходимость в строительстве оставшихся судов, чтобы обеспечить потенциал перевозок в арктических морях [<http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/69180> (дата обращения: 28 июня 2023 г.)].

Согласно оценкам Совета Безопасности, текущая группировка атомных ледоколов выполняет свои задачи, но дополнительное судно значительно увеличит возможности России в арктическом регионе. Однако, существует неотложная потребность учесть фактор времени.

Критическое замечание было сделано по поводу ресурса существующих ледоколов, которые могут исчерпать свои возможности к 2026—2027 гг. В случае отсутствия своевременной замены, это может привести к серьезным проблемам в ледокольной инфраструктуре и негативно сказаться на развитии российской экономики.

Для обеспечения навигации по Северному морскому пути «Росатом» прогнозирует необходимость иметь в строю от семи до четырнадцати ледоколов, включая как атомные, так и конвенциональные, к 2030 г. Однако текущая динамика строительства исходя из оценок руководства «Росатома» указывает на то, что через восемь лет будет всего пять мощных атомных ледоколов в эксплуатации.

Ситуация с обеспечением круглогодичной навигации по Северному морскому пути представляется сложной. На данный момент есть лишь небольшой шанс продлить навигацию с 8 до 9 месяцев с помощью текущего количества ледоколов. Однако, единственным выходом из этой ситуации, по мнению экспертов, является строительство большего количества современных ледоколов, и делать это в кратчайшие сроки.

Однако, даже при сдержанных запросах заказчика и сроках строительства в два-три года, фактические сроки сдачи судов значительно превышают это время. Например, строительство «Арктики» и «Сибири» заняло не менее восьми лет, а «Урала» удалось построить за семь с половиной лет.

Специалисты Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) планируют сократить сроки строительства до пяти лет. Однако, это требует ожидания практической реализации планов, особенно в контексте новых ожидаемых контрактов на строительство следующих судов серии.

Интересно отметить, что первые сигналы о возможном дефиците ледокольных судов появились еще в 2016—2017 гг., когда российский ледокольный флот был лидером в мире по количеству и эффективной мощности. В те же годы рассматривалась оценка необходимого числа ледоколов для полноценного обслуживания Северного Морского пути, которая составляла 14 единиц, включая атомные, конвенциональные линейные и ледоколы-снабженцы для морских платформ. Это примерно тот же объем, который России «хотелось бы» иметь к 2030 г. Однако некоторые отраслевые эксперты уже тогда считали этот показатель недостаточным, особенно с учетом старения флота, как атомного, так и конвенционального.

Последние опасения относительно рисков дефицита ледокольных мощностей были высказаны Советом Безопасности страны после официального сообщения ФГУП «Атомфлот» о планах утилизации четырех атомных ледоколов предыдущего поколения («Сибирь», «Арктика», «Советский Союз» и «Россия») путем разделки на металл. Заметим, что эти суда были выведены из эксплуатации уже в 2016—2017 гг., и начальные этапы утилизационных работ, включая радиационную очистку, уже были проведены.

Таким образом, к недостаточно высоким темпам строительства и ввода в эксплуатацию новых ледоколов нового поколения добавился дисбаланс в сроках вывода из эксплуатации их предшественников на арктических маршрутах.

После полного выполнения мер по радиационному и радиологическому контролю, металл с утилизированных атомных ледоколов будет использован в отечественном судостроении, возможно, даже в ледокольном сегменте. Однако это не способствует существенному ускорению строительства специализированных арктических судов, что остается ключевой проблемой обновления ледокольного флота России.

Последствия такого положения дел с атомным ледокольным флотом могут быть особенно чувствительными, учитывая сложившуюся ситуацию с конвенциональными ледоколами.

В конце сентября текущего года ФГУП «Росморпорт» объявил о разборке ледокола «Ермак» (1974 г.п.) для ремонта аналогичного судна «Красин». Информация о планах демонтажа до 700 механизмов и узлов оборудования с «Ермака» с целью подготовки «Красина» к зимней навигации 2022—2023 гг. привлекла внимание западных отраслевых медиа. Вероятно, подобная судьба может ожидать и другие отечественные конвенциональные ледоколы.

В связи с недостатком запасных частей и механизмов (из-за ухода производителей с рынка), планируется «модернизировать» несколько финских ледоколов, чтобы продлить срок их службы еще на полтора десятка лет. В настоящее время такая возможность рассматривается для шести судов, включая «Капитана Букаева», «Капитана Драницына», «Капитана Зарубина», «Капитана Хлебникова», «Капитана Чадаева» и «Капитана Чечкина» — наиболее востребованных судов из прошлого века.

Однако все эти меры, включая утилизацию старых ледоколов и модернизацию существующих, не позволяют значительно ускорить процесс строительства новых специализированных судов для арктической навигации. Недостаток ледокольных мощностей остается серьезной проблемой для России.

Для преодоления этой ситуации необходимо строить больше современных ледоколов, как атомных, так и конвенциональных, и делать это более оперативно. Отраслевые эксперты и специалисты Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) планируют сократить сроки строительства ледоколов до пяти лет. Однако пока остается только ожидать, чтобы увидеть, как эти планы будут реализованы на практике в ходе выполнения новых контрактов на строительство ледоколов нового поколения.

Согласно предварительным планам, возрастные основные агрегаты и вспомогательные механизмы на ледоколах планируется заменить на аналоги российского производства к 2025—2029 гг. Однако из-за сложностей с импортозамещением в отрасли существует вероятность, что один или несколько ледоколов придется использовать в качестве судов-«доноров» для обеспечения сжатых сроков модернизации. Это может привести к сокращению количества неатомных ледоколов в ближайшие годы.

Санкции, наложенные на Россию, также могут способствовать усилению спроса на ледоколы. Запрет на строительство и поставку иностранными верфями ледоколов и специализированных судов ледового класса может усложнить ситуацию. Примерами могут служить разрыв контрактов на строительство СПГ-танкеров и приостановка ра-

бот по строительству ледокола в Финляндии из-за проблем с получением экспортных лицензий.

В целом, обновление ледокольного флота остается несбалансированным, с длительными сроками строительства и риском санкций. Однако, Россия, как ведущее арктическое государство, стремится сохранить свою роль и уверена в своих возможностях. Правительство активно работает над поддержкой отечественных верфей и развитием отрасли. Важно осознавать проблему своевременно и совмещать опыт и мастерство российских корабелов с государственной поддержкой. В ближайшие восемь лет строительство современного отечественного ледокольного флота должно быть реализовано, и время играет важную роль в этом процессе.

Создание новых моделей ледоколов, способных эффективно преодолевать даже самые толстые льды, позволит расширить возможности для разработки месторождений полезных ископаемых. Это откроет новые перспективы для арктической и антарктической экономики, включая добычу нефти, газа, руды и других ресурсов.

Кроме того, ледокольный флот может играть важную роль в научных исследованиях. Он обладает способностью доставлять ученых и их оборудование в удаленные районы Арктики и Антарктики. Это позволяет проводить более точные измерения климатических изменений, изучать морскую фауну и флору, а также оценивать состояние экосистем этих регионов.

Путь развития ледокольного флота направлен на обеспечение безопасности судоходства, эксплуатацию природных ресурсов, научные исследования и развитие туризма. Морская доктрина определяет основные принципы этого развития, а модернизация существующих судов и строительство новых ледоколов открывает новые перспективы для арктической и антарктической экономики. Важно продолжать работу над усовершенствованием данного флота, чтобы он оставался эффективным инструментом развития данных регионов.

В заключении для эффективного правового регулирования необходимо провести работу по уточнению и дополнению существующих нормативных актов, а также создать новые законодательные инструменты. В частности, можно выделить следующие направления

1. Уточнение положений Федерального закона «О морских портах Российской Федерации» относительно требований к обеспечению ледокольным флотом.
2. Разработка специальной стратегии развития ледокольного флота на ближайшие 5—10 лет с учетом изменения климатических условий в Арктике.
3. Создание государственной программы по подготовке специалистов для работы на ледоколах.
4. Согласование правил пользования территорией Арктики между различными заинтересованными сторонами.
5. Установление четких правил использования ледоколов для различных целей, включая научные и экспедиционные работы.

Кроме того, необходимо уделить внимание проблемам охраны окружающей среды при использовании ледокольного флота и создать соответствующие нормативные инструменты для регулирования этой сферы деятельности.

Канатчикова Е. Ю.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Управление рисками причинения вреда (ущерб) на железнодорожном транспорте при осуществлении государственного контроля (надзора)

Аннотация. В статье рассматриваются правовые и организационные основы транспортной безопасности на железнодорожном транспорте, правовая регламентация контрольно-надзорных мероприятий по профилактике и управлению рисками, методы оценки рисков. Представлена классификация рисков в производственной деятельности транспортных предприятий. Рассмотрены принципы и основные направления применения методов управления рисками, обозначены цели, этапы и подходы к оценке рисков на предприятиях железнодорожного транспорта, применение которых способствует эффективному управлению рисками. Рассмотрена система выявления и реагирования на рискованные ситуации в железнодорожной отрасли.

Ключевые слова: транспорт; железнодорожный подвижной состав; безопасность движения; причинение вреда; инфраструктура; контроль; защищенность; надзорные мероприятия; риски; принципы; управление; оценка.

Управление рисками представляет собой процесс принятия и выполнения управленческих решений, направленных на снижение вероятности возникновения неблагоприятного результата и минимизацию возможных потерь, вызванных его реализацией. В рамках Функциональной стратегии управления рисками в холдинге «РЖД» категория «риск» определяется как потенциально существующая вероятность потери ресурсов или неполучения доходов. Железнодорожные грузоперевозки всегда находятся в зоне риска. С учетом основных положений Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. разработаны Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 г. и Основные приоритеты его развития на среднесрочный период (до 2015 г). Достижение целей, поставленных в Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 г. возможно при условии создания эффективных инструментов управления, одним из которых является Функциональная стратегия управления рисками в холдинге «РЖД», в рамках которой создана Корпоративная система управления рисками холдинга.

Риски ОАО «РЖД» делятся на следующие виды:

- 1) отраслевые (политические, риски рынка перевозок, репутационные риски, риски повышения стоимости потребляемых ресурсов, риски реформирования);
- 2) страновые и региональные (риски изменения общей ситуации в стране, техногенные и природно-климатические риски, риски влияния инфляции);
- 3) финансовые (риски неисполнения обязательств, кредитные риски, риск ликвидности, который в свою очередь включает: рыночные, процентные и валютные риски, ценовой риск товарных рынков).
- 4) правовые (риски изменения валютного регулирования и налогового законодательства, риск изменения правил таможенного контроля и пошлин, риск изменения

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

требований по лицензированию основной деятельности, риск изменения судебной практики по вопросам, связанным с основной деятельностью);

5) риски, связанные с деятельностью ОАО «РЖД» (макроэкономические риски, риски трудовых ресурсов, риски, связанные с охраной окружающей среды, научно-технические и технологические риски, риски, связанные с авариями и выходом из строя оборудования, операционные риски;

6) индивидуальные (риск заболевания, травмы, инвалидности и смерти);

7) технические (риск аварий, взрыва, катастроф, пожара, разрушений);

8) экологические (риск антропогенных экологических катастроф и стихийных бедствий);

9) социальные (риск групповых травм, заболеваний, гибели людей, роста смертности);

10) экономические (увеличение затрат на безопасность, ущерб от недостаточной защищенности).

Основной задачей управления рисками на железнодорожном транспорте является достижение и поддержание допустимого уровня безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Управление рисками на предприятиях железнодорожного транспорта осуществляется в строгом соответствии с требованиями государственных стандартов на менеджмент риска. Для эффективного управления рисками на железнодорожном транспорте следует использовать методологию, которая направлена: на выявление риска и оценку вероятности его реализации и масштаба последствий; на определение максимально возможного убытка; на выбор методов и инструментов управления выявленным риском; на разработку стратегии управления риском с целью снижения вероятности реализации риска и минимизации возможных негативных последствий; на реализацию стратегии управления риском; на оценку достигнутых результатов и корректировку стратегии управления риском.

На основе анализа исследований в области управления рисками, с учетом современных требований, методология управления рисками отвечает следующим принципам: решение, связанное с риском, должно быть экономически грамотным и не должно оказывать негативного воздействия на результаты финансово-хозяйственной деятельности организации железнодорожного транспорта; управление рисками должно осуществляться в рамках корпоративной стратегии ОАО «РЖД»; в управлении рисками принимаемые решения должны базироваться на необходимом объеме достоверной информации; при управлении рисками принимаемые решения должны учитывать объективные характеристики среды, в которой организация железнодорожного транспорта осуществляет свою деятельность; управление рисками должно носить системный характер; управление рисками должно предполагать эффективность принятых решений и оперативную корректировку набора используемых принципов и методов управления рисками. Базовым этапом, позволяющим сформировать стратегию управления рисками, является этап оценки риска. Главной частью этапа оценки риска является процедура анализа риска, занимающая особое место в процессе управления риском и определяющая эффективность снижения риска. При оценке эффективности проведения планируемых мероприятий по параметрам рисков необходимо: прогнозирование неблагоприятных событий, научное обоснование оценок рисков при реализации запланированных мероприятий, как каждого из них в отдельности, так и интегрально; научное обоснование оценок критических (неприемлемых) рисков; установка уровней допустимых (приемлемых) рисков, которые принимаются органами управления экспертно или директивно, исходя из поставленной задачи; управление техническим и технологическим развитием с учетом требований безопасности по критериям риска. Базовым этапом, позволяющим сформировать стратегию управления рисками,

является этап оценки риска. Главной частью этапа оценки риска выступает процедура анализа риска, занимающая особое место в процессе управления риском и определяющая эффективность снижения риска.

В сложившейся в холдинге «РЖД» в системе выявления и реагирования на рискованные ситуации следует отметить следующие проблемы:

— обособленность (структурные подразделения управляют рисками исключительно в рамках своих функциональных обязанностей, отсутствует системный подход при принятии управленческих решений в сфере управления рисками);

— ограниченность (работа по выявлению и управлению рисками проводится лишь отдельными подразделениями аппарата управления ОАО «РЖД» и специализированными подразделениями дочерних и зависимых обществ);

— эпизодичность (воздействие на риск осуществляется время от времени, без четко установленного регламента и преимущественно направлено на ликвидацию последствий рискованных ситуаций);

— фрагментарность (управление распространяется на отдельные виды рисков, отсутствует система прогнозирования возможных рисков на долгосрочный период).

Указанные недостатки обуславливают необходимость совершенствования Корпоративной системы управления рисками холдинга «РЖД». Проведение оценки риска для объектов железнодорожного транспорта предполагает анализ опасностей, уязвимости объекта и анализ ущербов от аварий. Обеспечение защищенности объектов железнодорожной инфраструктуры базируется на управлении рисками, и предусматривает действия по снижению трех факторов риска: опасностей природно-техногенного характера, уязвимости объектов по отношению к указанным опасностям, ущерб при реализации опасностей на объектах.

Кочетков А. С.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Проблемы системы обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры

Аннотация. Транспортная безопасность — это один из важнейших аспектов жизни общества в целом. Несоблюдение транспортной безопасности может привести к развитию определенных факторов, которые могут непосредственно влиять на подрыв национальной безопасности в целом. В статье на основе применения методик формально-правового анализа рассматриваются наиболее актуальные вопросы по транспортной безопасности.

Ключевые слова: правовая норма; правовое регулирование; транспортная безопасность.

Транспортная безопасность — процесс обеспечения минимальных рисков для жизни граждан. Основным аспектом стабильной работы транспортного механизма является обеспечение безопасности для пассажиров и персонала от процессов незаконного вмешательства и от чрезвычайных обстоятельств природного и техногенного характера. 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. В связи с особым значением транспорта для экономики страны, геополитического единства и суверенитета государства, обеспечение оптимального функционирования транспортной системы имеет существенное значение для экономики, народного хозяйства, социально-экономической сферы и национальной безопасности России. Это обстоятельство в сочетании с уязвимостью транспортной системы, подверженностью ее многочисленным угрозам различного характера, происхождения и уровней, предопределяет необходимость обеспечения ее безопасности, что, жестко обуславливает необходимость четкого и полного правового обеспечения и системного организационного упорядочивания деятельности в указанной сфере. 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. Представляется, что указание на возможные угрозы благополучию населения на транспорте, связанные не только и исключительно с возможными актами незаконного вмешательства, но и чрезвычайными ситуациями природного и техногенного характера на транспорте, более полно

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

отражают сущность и содержание как возможных угроз, так и соответствующих им мер обеспечения безопасности населения на транспорте.

Рассматривая 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, основным удар, как в и случае предшествовавших пандемий XXI в., пришелся на авиационный транспорт. Как показывает опыт борьбы с эпидемиями, при должной организации работы объекты транспортной инфраструктуры могут быть эффективно использованы для осуществления профилактики инфекции, организации карантинных мероприятий и первичной помощи зараженным. Использование средств общественного транспорта в указанных целях также представляется весьма перспективным. В частности, для оказания помощи в проведении профилактических мероприятий, оказания медицинской помощи жителям отдаленных районов и т.п. представляется вполне применимым опыт использования для борьбы с чумой, холерой, иными инфекционными заболеваниями, санитарных поездов, судов, мобильных санитарных летучек, размещаемых на автомобильном транспорте, и пр., укомплектованных специалистами различного профиля, необходимым оборудованием и инвентарем. Как показывает опыт борьбы с эпидемиями, при должной организации работы объекты транспортной инфраструктуры могут быть эффективно использованы для осуществления профилактики инфекции, организации карантинных мероприятий и первичной помощи зараженным. Использование средств общественного транспорта в указанных целях также представляется весьма перспективным. В частности, для оказания помощи в проведении профилактических мероприятий, оказания медицинской помощи жителям отдаленных районов и т.п., представляется вполне применимым опыт использования для борьбы с чумой, холерой, иными инфекционными заболеваниями, санитарных поездов, судов, мобильных санитарных летучек, размещаемых на автомобильном транспорте, и пр., укомплектованных специалистами различного профиля, необходимым оборудованием и инвентарем. Основным приоритетом развития транспортного комплекса в сложившейся обстановке является безопасность, приобретающая при этом новое содержание и трансформирующаяся от транспортной безопасности, безопасности населения на транспорте, безопасности транспортного комплекса, т.е. тех видов, легализация которых в той или иной степени в транспортном законодательстве осуществлена, в безопасность пассажиров и работников транспортного комплекса в части сохранения их здоровья на объектах транспорта.

Грамотное планирование, проведение подготовительных и профилактических мероприятий, а также оперативное исполнение заранее организованных действий не только позволило обеспечить эффективную работу причастных органов и организаций по предотвращению распространения коронавирусной инфекции, но и исключило введение избыточных, не вызванных крайней необходимостью запретов и мер, ограничивающих права участников транспортных отношений, что в сочетании с разъяснительной работой исключило возникновение панических слухов и настроений среди пассажиров, а также как свидетельствует судебная практика, не повлекло за собой сколь-нибудь значительного числа жалоб на неправомерные действия должностных лиц, нарушение прав граждан при их перемещении федеральным общественным транспортом.

В связи с их значимостью общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как относительно самостоятельных комплекс-

ных образований соответственно российского законодательства и права. При этом активно используются средства как публично-правового, так и частноправового регулирования.

Главной задачей по обеспечению транспортной безопасности является создание нормативной базы, которая отражает все эффективные методы по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры. К данному мероприятию необходимо привлекать не только экспертов, но и представителей общественных организаций. Основопологающим направлением в увеличении уровня безопасности в области транспорта является обустройство и качественный ремонт автомобильных дорог и магистралей, железнодорожных сообщений, а также воздушных, морских и речных пунктов пропуска на внутренней границе Российской Федерации и на внешней граница государств, членов Таможенного Союза. Существует острая необходимость в разработке программы по повышению уровня экономической и экологической безопасности объектов и системы в целом транспортной инфраструктуры. Необходимо ужесточение контроля за исполнением требований нормативных документов со стороны органов субъектов Российской Федерации в области транспортной безопасности. Требуется создать единую систему подготовки квалифицированных сотрудников и специалистов в области транспортной безопасности, а также организовать мероприятия по повышению их квалификации. Решение данной проблемы может быть в создании негосударственных учебных заведений, а также в организации курсов при государственных высших и средних учебных заведениях.

Решение проблем качественного обеспечения транспортной безопасности, настолько трудоемко, что государство не может решить эту проблему самостоятельно. Поэтому важна работа по привлечению сторонних организаций, которые также заинтересованы в высоком уровне безопасности в транспортной системе в целом и ее объектах. Такими организациями часто выступают крупные предприятия не только транспортного комплекса, но и промышленного, деятельность которых невозможна без применения транспорта.

Именно использование инструментария административного права позволяет обеспечить высокую степень властности, четкости и жесткости правового регулирования, необходимую для обеспечения оперативных управленческих воздействий. Использование метода властных предписаний, сопровождаемого установлением мер административной ответственности за их несоблюдение, позволяет обеспечить надлежащий уровень дисциплины участников публичных правоотношений. Не случайно этот метод получил особое распространение в сфере транспорта, где законность и дисциплина участников отношений, связанных с использованием транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности, имеют особое значение.

Таким образом, обеспечение транспортной безопасности означает, что все общественные отношения публичного характера, возникающие в транспортном комплексе по поводу предупреждения, предотвращения актов незаконного вмешательства в его деятельность и ликвидации их последствий, регулируются нормами права, содержащимися в нормативных правовых актах различных отраслей права

Кравченко А. И.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Проблемы правового регулирования уголовного преследования несовершеннолетних за совершение актов пиратства

Аннотация. Морское пиратство в современном мире остается распространенным явлением, влекущим за собой необходимость преследования, задержания и привлечения к ответственности лиц, его совершивших. В результате совершения актов морского пиратства затрагиваются интересы не только какого-то конкретного государства, но и в целом международного сообщества, заинтересованного в безопасности морских путей. Одной из актуальных проблем пиратства является вовлечение в его совершение несовершеннолетних лиц, а также вопросы их уголовного преследования. В статье рассматриваются основные проблемы правового регулирования привлечения к ответственности несовершеннолетних за совершение актов пиратства.

Ключевые слова: несовершеннолетние; преступление; вовлечение; акт пиратства; освобождение от наказания.

Введение. Несовершеннолетние граждане наиболее подвержены криминализации, воздействию преступных сообществ с целью вовлечения их в противоправную деятельность. В ряде случаев после совершения преступления несовершеннолетние не могут быть привлечены к уголовной ответственности в силу не достижения установленного законом возраста, либо наказание для них в значительной степени смягчается, что способствует формированию у них представления о безнаказанности. Некоторые преступления совершаются несовершеннолетним самостоятельно, он может являться единственным исполнителем, а другие преступления могут быть организованы только взрослым человеком либо группой совершеннолетних лиц. К таким преступлениям относится и морское пиратство, в совершение которого зачастую вовлекаются несовершеннолетние, в том числе малолетние.

Проблемы противодействия морскому пиратству в современном мире. По итогам 2022 г. Международное морское бюро зафиксировало 115 сообщений об инцидентах с участием пиратов. Треть всех инцидентов в 2022 г. произошли в Сингапурских проливах. При этом во всех 38 случаях нападений на суда, следовавшие через проливы, пиратам удалось проникнуть на борт судна с применением насилия [URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports-Default.aspx> (дата обращения: 28 июля 2023 г.)].

Причины вовлечения населения разных стран в совершение актов пиратства фактически не меняются с течением времени и не зависят от территориальной распространенности преступлений — это экономические факторы (бедность, недоступность гуманитарной помощи), социальные факторы (отсутствие возможности получить образование, лишение доступа к базовым социальным услугам), политические факторы (активная деятельность террористических и иных преступных образований в государстве).

В результате совершения актов пиратства чаще всего затрагиваются интересы нескольких государств, в целом ставится под угрозу безопасность морских связей международного сообщества. Преступления, совершаемые на море, должны рассматриваться

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

как часть более общей проблемы международной организованной преступности, эффективная борьба с которой возможна на основе глобального и регионального сотрудничества государств, а также за счет совершенствования и унификации национальных законов [URL: <https://morvesti.ru/themes/1697/53279/> (дата обращения: 28 июля 2023 г.)].

В международном праве понятие пиратских действий закреплено в ст. 15 Конвенции об открытом море 1958 г. и ст. 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которые определяют данное преступление как неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершенный с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный в открытом море против какого-либо другого судна или летательного аппарата либо против лиц или имущества, находящихся на их борту; а также любое действие, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действий, указанных выше.

В уголовном праве РФ пиратству посвящена ст. 227 Уголовного кодекса РФ, которая определяет пиратство как нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения.

Международным правом в отношении пиратства установлена универсальная уголовная юрисдикция (ст. 105 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.), которая подразумевает возможность осуществления уголовного преследования вне зависимости от гражданства преступника, потерпевшего либо места совершения преступления. Правовой основой взаимодействия государств в части противодействия морскому пиратству являются двухсторонние соглашения, направленные на урегулирование отношений по вопросам уголовного преследования и отбывания наказания виновными лицами.

Ответственность несовершеннолетних за совершение актов пиратства. Одним из актуальных вопросов противодействия пиратству является привлечение к ответственности несовершеннолетних, участвующих в пиратских нападениях. Проблемы вовлечения несовершеннолетних в совершения преступлений и необходимость борьбы с этим нашли свое закрепление в Конвенции МОТ № 182 «О запрещении и немедленных мерах по искоренению наихудших форм детского труда» (17 июня 1999 г.), Резолюции № 45/115 Генеральной Ассамблеи ООН об использовании детей как орудия в преступной деятельности 1990 г., Резолюции № 1612 Совета Безопасности ООН «Дети и вооруженные конфликты» 2005 г. и других.

В настоящее время выработано два подхода относительно привлечения к уголовной ответственности несовершеннолетних за международные преступления — это возможность привлечения либо только по достижению определенного возраста, либо допустимость привлечения лица к уголовной ответственности безотносительно его возраста на момент совершения преступления [1].

Если рассматривать вопрос минимального возраста привлечения несовершеннолетних к ответственности за совершение актов морского пиратства, то следует отметить, что в разных государствах по-разному определен возраст наступления уголовной ответственности, кроме того, отмечается отсутствие диспозиция в отношении вовлечения детей в морское пиратство. Например, в РФ возраст привлечения к уголовной ответственности по ст. 227 Уголовного кодекса РФ — 16 лет (ст. 20 Уголовного кодекса РФ). В Федеративной Республике Германия ответственность за пиратство наступает с 14 лет (§ 316.с Уголовного кодекса Германии). В Кении уголовная ответственность, в том числе, за участие в актах пиратства, может наступать с 12 лет [URL: <http://arizonajournal.org/wp-content/uploads/2020/04/Bailey-Piracy-Prosecutions.pdf> (дата обращения: 28 июля 2023 г.)].

Многие несовершеннолетние, вовлекаемые в совершение преступления, являются жителями бедных неразвитых государств, зачастую даже не имеют документов, удостоверяющих личность. Кроме того, пираты умышленно занижают свой возраст, чтобы избежать ответственности, а разный возраст наступления уголовной ответственности не позволяет вывести определенную правовую норму международного характера. Все это приводит к необходимости проведения дополнительных процедур установления возраста нападавших, выделения уголовного судопроизводства в отношении них в отдельные процессы, и влечет за собой экономические затраты для государств — преследователей [2]. Например, с целью установления достоверного возраста подозреваемого необходимо провести стоматологический осмотр и рентген скелета (при этом результаты таких исследований носят относительный характер по причине недоедания или раннего начала тяжелого труда) [3, стр. 46— 54].

Отдельным вопросом является квалификация действий несовершеннолетних как соучастников в ходе подготовки и совершения акта пиратства. Например, в соответствии с п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 10 июня 2010 г. № 12 «О судебной практике рассмотрения уголовных дел об организации преступного сообщества (преступной организации) или участия в нем (ней)» преступное сообщество (преступная организация) отличается от иных видов преступных групп, в том числе от организованной группы, более сложной внутренней структурой, наличием цели совместного совершения тяжких или особо тяжких преступлений для получения прямо или косвенно финансовой или иной материальной выгоды, а также возможностью объединения двух или более организованных групп с той же целью.

В случае, если роль ребенка в совершении пиратского нападения была незначительна, но суд признает факт совершения преступления преступным сообществом, это может повлечь за собой для несовершеннолетнего более строгое наказание, даже с учетом того, что в национальном законодательстве возврат виновного является обстоятельством, смягчающим наказание (ст. 61 Уголовного кодекса РФ). Кроме того, в законодательстве иностранных государств такое обстоятельство может быть не предусмотрено как смягчающее в отношении совершения актов пиратства.

Немаловажен и вопрос отбывания наказания несовершеннолетним осужденным за пиратство. Так, например, национальное законодательство предусматривает возможность по решению суда поместить несовершеннолетнего, не достигшего возраста уголовной ответственности за преступление, либо достигшего такого возраста, но не подлежащего уголовной ответственности вследствие отставания в психическом развитии, не связанным с психическим расстройством, или осужденного и освобожденного судом от отбытия наказания в исправительной колонии, в специальное учебно-воспитательное учреждение закрытого типа (ст. 92 Уголовного кодекса РФ).

Выбор такого способа контроля за действиями детей и подростков с девиантным поведением применяется в целях исправления несовершеннолетнего, нуждающегося в особых условиях воспитания, обучения и требующего специального педагогического подхода. Небезосновательным будет отметить, что большинство детей, участвующих в актах пиратства, нуждаются именно в таком подходе, однако, государства, которым выдаются пираты для уголовного преследования и отбывания наказания, вряд ли могут обеспечить размещение и содержание в специальных учреждениях несовершеннолетних пиратов, особенно из других государств, не владеющих языком государства — места отбывания наказания.

Заключение. Приведенные данные свидетельствуют о необходимости единообразного подхода в вопросе регулирования ответственности несовершеннолетних, участвующих в совершении актов пиратства, в том числе, с определением конкретного минимального возраста наступления уголовной ответственности за совершение таких преступлений. Необходимо на международном уровне принять основополагающий до-

кумент, который установит данный возраст вне зависимости от гражданства несовершеннолетнего преступника, критерии определения вида и размера наказания, предусмотренных в санкции уголовно-правовой нормы, исходя из справедливой оценки личности осужденного, в том числе, условий его проживания и развития до момента вовлечения в притупление, виновности лиц, осуществивших такое вовлечение, а также степени участия в выполнении объективной стороны преступления.

Литература

1. Кантур, Р. А. Несовершеннолетие как основание для процессуального возражения в практике органов международной уголовной юстиции // Актуальные проблемы российского права. — 2018. — № 9. — С. 193—198.
2. Нелаева, Г. А. Проблема уголовного преследования несовершеннолетних за совершение актов пиратства / Г. А. Нелаева, Е. А. Хабарова // Международное уголовное право и международная юстиция. — 2023. — № 1. — С. 5 — 8.
3. Зайцева, Т. А. Международно-правовые проблемы выбора места отбывания наказания и передачи осужденных за морское пиратство // Актуальные проблемы современного международного права : материалы XV Международного конгресса «Блищенковские чтения» : в 3 частях. — Часть 1. — Москва : РУДН, 2019.

Лиховидова А. В.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Особенности искового производства по делам, связанным с перевозкой грузов железнодорожным транспортом

Аннотация. В статье на примерах правоприменительной практики рассматриваются особенности доказывания по различным категориям арбитражных споров, вытекающих из договоров железнодорожной перевозки.

Ключевые слова: железнодорожная перевозка; арбитражный суд; предмет доказывания; перевозчик; грузоотправитель; доказательства; железнодорожная накладная; грузобагажная квитанция; коммерческий акт.

Исковое производство по делам, возникающим из договоров железнодорожной перевозки, характеризуется особенностями предметов исковых требований, состава участников процессуальных правоотношений, процесса доказывания и правовых оснований исковых требований.

К числу последних следует, прежде всего, отнести Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Как свидетельствует правоприменительная практика, в ходе рассмотрения исков рассматриваемой категории арбитражные суды руководствуются многочисленными разъяснениями высшего судебного органа по применению Устава железнодорожного транспорта.

Наиболее распространенными предметами исков, вытекающих из отношений по железнодорожным перевозкам, являются:

- 1) споры, вытекающие непосредственно из договоров перевозки груза:
 - о взыскании с перевозчика неустойки за просрочку доставки груза;
 - о возмещении перевозчиком ущерба за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа;
 - о восстановлении записи на лицевом счете в технологических центрах обработки перевозочных документов (далее — ТехПД);
- 2) споры, связанные с разрешением разногласий, возникающих при заключении договоров об эксплуатации подъездных путей, о подаче и уборке вагонов;
- 3) споры, связанные с нарушением плана перевозок, в том числе о взыскании штрафа с перевозчика за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой или иным договором.

Состав участников отношений по железнодорожной перевозке и, соответственно, лиц, участвующих в делах по разрешению споров, связанных с перевозкой, в арбитражном процессе не ограничиваются только непосредственными сторонами договора перевозки груза — перевозчиком и грузоотправителем. В отношениях, связанных с перевозкой, также участвует и грузополучатель, выступающий третьим лицом, в пользу которого заключается договор перевозки. Указанный в транспортной накладной грузополучатель приобретает статус участника договорного правоотношения, вытекающего из перевозки груза, с момента предъявления требования о выдаче груза.

Кроме того, в Уставе железнодорожного транспорта определены и другие участники перевозочного процесса, и, соответственно, потенциальные участники арбитражного

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

судопроизводства. Это владелец инфраструктуры, а также владелец железнодорожного пути необщего пользования.

Владелец инфраструктуры — это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующего договора. С владельцем инфраструктуры перевозчик заключает публичный договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Владелец железнодорожного пути необщего пользования — это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или на ином праве железнодорожный путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта;

Особенности предмета доказывания по спорам, вытекающим из договора железнодорожной перевозки, обусловлены необходимостью установить факты приема перевозчиком груза к отправке, просрочки доставки груза.

Эти факты устанавливаются путем предъявления таких доказательств, как транспортная железнодорожная накладная, грузобагажная квитанция и др.

Кроме того, для подтверждения вины перевозчика и размера неустойки требуется предоставить соответствующее правовое обоснование и расчет.

При этом следует иметь в виду, что согласно ст. 29 и 97 Устава железнодорожного транспорта перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что просрочка доставки груза произошла вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок

По спорам о взыскании грузоотправителями, грузополучателями стоимости утраченного груза в предмет доказывания входят факты приема перевозчиком груза к отправке, неприбытия груза, причинения ущерба и его размер.

Вышеуказанные факты устанавливаются с использованием таких доказательств, как грузовая квитанция, грузобагажная квитанция о приеме груза, багажа с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза, справка перевозчика об отправке груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии данного груза; документов подтверждающих факт причиненного ущерба и удостоверяющий количество и действительную стоимость отправленных груза, багажа без включения неполученных доходов и неосуществленных затрат (счет продавца или надлежащим образом заверенная его копия, копия договора, если в договоре указана цена груза, или другие дополнительные документы, позволяющие определить стоимость груза, а для застрахованного груза — надлежащим образом заверенная копия договора о страховании груза, платежные документы о выплате суммы страхового возмещения), а также материалы следственных органов, органов прокуратуры по факту возбуждения уголовного дела об утрате груза по вине железной дороги и иные доказательства.

Свои ссылки на уклонение перевозчика от выдачи справки об отправке груза или от наложения отметки о неприбытии груза истец должен подтвердить соответствующими доказательствами. Такими доказательствами, в частности, могут быть копия запроса о выдаче справки и почтовая квитанция о его отправке.

По искам о возмещении ущерба в случае недостачи, повреждения (порчи) груза, грузобагажа подлежат доказыванию факты приема груза к отправке, несохранности груза, причинения ущерба и его размер.

Эти факты устанавливаются на основании предъявления суду транспортной железнодорожной накладной или грузобагажной квитанции, выданного перевозчиком коммерческого акта, документов об обжаловании отказа перевозчика в составлении коммерческого акта; акт экспертизы или заключения специалиста для определения фактического размера недостачи.

При рассмотрении указанной категории дел одним из доказательств подтверждения факта несохранности груза является коммерческий акт, который составляется в случаях несоответствия наименования, массы, количества мест груза, багажа, данным, указанным в перевозочном документе, повреждения (порчи) груза, багажа и возможных причин такого повреждения, обнаружения груза, багажа без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза, багажа и в других случаях.

Коммерческий акт и другие документы об установлении причин несохранности груза или багажа, составленные перевозчиком в одностороннем порядке, оцениваются судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа.

Размер ответственности перевозчика, не обеспечившего сохранность груза, определяется: в случае утраты или недостачи груза или багажа — стоимостью утраченного или недостающего груза (багажа); в случае повреждения (порчи) груза или багажа — суммой, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности его восстановления — стоимостью груза (багажа); в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявленной ценностью, — объявленной стоимостью груза (багажа).

В случае, если утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера, ответственность несет перевозчик. Перевозчик может быть освобожден от ответственности только тогда, когда докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые он предотвратить не мог и устранение которых от него не зависело, либо представит доказательства, подтверждающие, что неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя.

Перевозчик не освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в случае, когда его перевозка осуществлялась в сопровождении охраны, если грузоотправителем (грузополучателем) будет доказана вина перевозчика в не проявлении минимальной заботливости и осмотрительности при перевозке вверенного груза.

На железнодорожном транспорте применяется особый порядок расчетов за перевозку грузов — расчеты через ТехПД. Они являются структурными подразделениями Центров фирменного транспортного обслуживания — филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Их деятельность регулируется типовым положением, технологическим процессом товарных контор станций и технологических центров отделений железных дорог по обработке перевозочных документов, утвержденных МПС России, и Положением о порядке проведения операций по доходным счетам МПС России.

Расчеты через ТехПД представляют собой самостоятельный, обособленный вид расчетов со специфическими правилами. Открытие грузоотправителю (получателю) по его заявлению лицевого счета в ТехПД свидетельствует о его согласии не на банковскую операцию, а на иную форму расчетов.

Списание денежных средств по лицевому счету — это лишь запись в учетных документах. На основании выписок из лицевых счетов по доходным счетам МПС России осуществляется внесение информации на лицевые счета грузоотправителей и грузополучателей в технологическом центре по обработке перевозочных документов. Денежные средства на лицевых счетах в ТехПД отсутствуют. В связи с этим в случае необоснованного использования перевозчиком денежных средств, числящихся на лицевом счете грузоотправителей в ТехПД, грузоотправитель (грузополучатель) вправе предъявить требование о восстановлении записи на лицевом счете в ТехПД.

В предмет доказывания в делах о восстановлении записи на лицевом счете в ТехПД входит факт необоснованного списания суммы на лицевом счете клиента в ТехПД. Бремя доказывания данного факта лежит на истце.

Поскольку списание сумм с лицевого счета клиента возможно по различным основаниям, перечни необходимых доказательств варьируются в зависимости от причин, по которым списаны средства. Это могут быть: ведомость подачи-уборки вагонов; памятки приемосдатчика; акт общей формы; дорожная ведомость; расчет срока доставки груза и иные доказательства, подтверждающие необоснованное списание.

В предмет доказывания по делам о понуждении заключить договор, связанный с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути или с подачей и уборкой вагонов, входит факт уклонения стороны от заключения договора. При этом бремя доказывания факта уклонения другой стороны от заключения договора лежит на истце.

Указанное обстоятельство устанавливается с использованием почтовых квитанций, уведомления о вручении, отметки на документах, подтверждающих вручение стороне проекта договора нарочным; протокола о разногласиях и др.

Кроме того, владельцу железнодорожного пути необщего пользования необходимо представить суду доказательства принадлежности железнодорожного пути необщего пользования на праве собственности или ином праве (договор купли-продажи, план приватизации, договор аренды и т.д.).

В ходе рассмотрения споров о взыскании штрафа с железной дороги за невыполнение плана перевозок в предмет доказывания входит факт неподачи перевозчиком вагонов под перевозку, который устанавливается на основании сведений из учетной карточки железнодорожной станции, составленного грузоотправителем акта об отказе начальника железнодорожной станции от ее подписания и документа об обжаловании такого отказа, заявкам по декадам месяца и других документов, подтверждающих вину, причину, размер ответственности за невыполнение плана перевозок.

К особенностям рассмотрения дел указанной категории следует также отнести соблюдение установленного в ст. 120 Устава железнодорожного транспорта порядка досудебного урегулирования спора, под которым понимается деятельность сторон спора до обращения в суд, осуществляемая ими самостоятельно (претензионный порядок).

В заключение следует отметить, что особенности предмета доказывания и исковых требований по данной категории арбитражных дел не исчерпываются перечисленными выше, поскольку в каждом конкретном случае еще на стадии претензионного порядка урегулирования спора могут возникать другие обстоятельства неисполнения сторонами договора железнодорожной перевозки своих обязательств. Перечень необходимых для их установления доказательств также имеет тенденцию к расширению в связи с развитием электронной системы товарооборота, цифровых и иных современных технологий.

Лощакова Е. А.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Становление и развитие правового режима имущества Центрального банка Российской Федерации

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы, касающиеся правового режима имущества такого особого субъекта кредитно-денежной системы РФ, как Центральный Банк. Раскрывается история приобретения имущества Банком России, а также специфика правового статуса как юридического лица. Автором предложены возможные пути решения этих проблем.

Ключевые слова: Центральный банк Российской Федерации; правовой режим; имущество; оперативное управление; юридическое лицо.

Вопросы правового положения и имущественного статуса Центрального банка Российской Федерации тесно связаны с выполняемыми им функциями. В Конституции Российской Федерации в качестве одной из основ конституционного строя закреплён принцип единства экономической системы, на основании которого установлена единая денежная система: В Российской Федерации гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности. В Российской Федерации признаются и защищаются равным образом частная, государственная, муниципальная и иные формы собственности».

Один из наиболее проблемных вопросов положения Банка России заключён в определении правового статуса его имущества. Для понимания сути вопроса следует обратиться к истории приобретения имущества Банком России.

Верховный Совет РСФСР 13 июля 1990 г. принял постановление «О Государственном банке РСФСР и банках на территории республики», согласно которому Российский республиканский банк Госбанка СССР, Российский республиканский банк Промстройбанка СССР и другие специализированные банки были объявлены собственностью РСФСР [2].

Позже постановлением Президиума Верховного Совета РСФСР от 16 августа 1990 г. № 146-1 «О мерах по выполнению Постановления Верховного Совета РСФСР от 13 июля 1990 г. «О Государственном банке РСФСР и банках на территории республики» имущество было передано по состоянию на 1 июля 1990 г. на баланс и в оперативное управление Государственного банка РСФСР и его управлений. При этом Законом РСФСР от 2 декабря 1990 г. № 396-1 «О Центральном банке РСФСР (Банке России)» было установлено, что Центральный банк находится в собственности РСФСР.

Признанный ныне недействительным Устав Центрального банка РСФСР, утверждённый постановлением Президиума Верховного Совета РСФСР от 24 июня 1991 г. № 1483-1, предусматривал, что имущество Банка России принадлежит ему на праве полного хозяйственного ведения.

Постановлением Президиума Верховного Совета РСФСР от 24 июня 1991 г. № 1484-1 «О полномочиях Центрального банка РСФСР (Банка России) по управлению имуществом, переданным на его баланс в соответствии с постановлением Президиума Верховного Совета РСФСР от 16 августа 1990 г. № 146-1» на Банк России были возложены функции по управлению указанным имуществом и установлено, что имущество Банка

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

России без его согласия не подлежит разгосударствлению, приватизации, а также выкупу в случае сдачи в аренду.

Автором предлагается рассмотреть Банк России как особый публично-правовой институт. Это объясняется двумя главными особенностями его правового статуса. С одной стороны, Банк России не является органом государственной власти, хотя его полномочия по своей правовой природе относятся к функциям государственной власти, поскольку их реализация предполагает применение мер государственного принуждения.

При этом он является юридическим лицом, но при этом не относится ни к одной из известных гражданскому законодательству организационно-правовых форм, выступая юридическим лицом «особого рода», совмещающим полномочия публичного и частного лица.

Действующий Федеральный закон от 10 июля 2002 г. № 86-ФЗ «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)» (далее — Закон) наделяет Центральный банк РФ статусом юридического лица, что предполагает обладание им имущественной обособленностью.

На основании ст. 48 ГК РФ Банк России должен обладать имуществом на одном из следующих вещных прав: собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении.

В соответствии с действующим законодательством Центральный банк РФ создан собственником — Российской Федерацией. Решение о его создании как некоммерческой организации сформулировано в Законе. Создавая Центральный банк РФ, собственник — Российская Федерация — наделил его уставным капиталом в размере 3 млрд. рублей. На этом финансирование со стороны собственника было прекращено. Таким образом, в конкретном случае с Банком России собственник финансирует созданное им юридическое лицо частично, только при его создании. По смыслу части 1 ст. 9 Федерального закона «О некоммерческих организациях» такой порядок финансирования вполне допустим для учреждения.

Статья 2 Закона предусматривает, что «уставный капитал и иное имущество Банка России являются федеральной собственностью. В соответствии с целями и в порядке, которые установлены настоящим Федеральным законом, Банк России осуществляет полномочия по владению, пользованию и распоряжению имуществом Банка России. Изъятие и обременение обязательствами имущества Банка России без согласия Банка России не допускаются».

В соответствии с действующим Гражданским кодексом РФ имущество может быть либо в собственности юридического лица, либо принадлежать ему на праве хозяйственного ведения, либо закрепляется за ним на праве оперативного управления. В связи с тем, что в Законе прямо установлено, что собственником имущества Центрального банка РФ является Российская Федерация, Центральный банк РФ может пользоваться этим имуществом либо на праве хозяйственного ведения, либо на праве оперативного управления. Вместе с тем субъектом права хозяйственного ведения по действующему законодательству может быть только государственное или муниципальное унитарное предприятие как разновидность коммерческих организаций. Поэтому федеральное имущество может принадлежать Центральному банку только на праве оперативного управления как некоммерческой организации, созданной в форме учреждения.

Учреждение и казенное предприятие, за которыми имущество закреплено на праве оперативного управления, владеют, пользуются этим имуществом в пределах, установленных законом, в соответствии с целями своей деятельности, назначением этого имущества и, если иное не установлено законом, распоряжаются этим имуществом с согласия собственника этого имущества.

Собственник имущества вправе изъять излишнее, неиспользуемое или используемое не по назначению имущество, закрепленное им за учреждением или казенным предприятием либо приобретенное учреждением или казенным предприятием за счет средств, выделенных ему собственником на приобретение этого имущества. Имуществом, изъятым у учреждения или казенного предприятия, собственник этого имущества вправе распорядиться по своему усмотрению.

Приведенный выше анализ правовых норм гражданского и банковского законодательства приводит к выводу о том, что наиболее правильным и соответствующим законодательству является следующий вывод: имущество Центрального банка РФ закреплено за ним на праве оперативного управления.

Мусаев Х. И.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Административно-правовые аспекты регулирования безопасности в транспортной сфере

Аннотация. Актуальностью данного исследования обусловлено тем, что правовое регулирование безопасности на железнодорожном транспорте, а так же самих граждан и объектов грузоперевозочной системы предопределяют потребности для повышения эффективности, функциональности правовой базы в рамках обеспечения безопасности процессов пассажиро- и грузоперевозок. Целью подготовки надлежит установить аналитическую структуризацию на основе системно-правового исследования предложений по корректировке правового регулирования по предотвращению правонарушений на железнодорожном транспорте ОАО «РЖД» в рамках транспортной безопасности. При достижении указанной цели использовалась методика сравнительно-правового анализа исследований ранее изученных и сведений по правовому регулированию безопасности в сфере железнодорожного транспорта, а также значимость для ОАО «РЖД». Решение исследуемой задачи является задействование методики формально-догматического анализа норм законодательства Российской Федерации и отвечающих нормативно-правовых актов в исследуемой сфере общественных правоотношений на железнодорожном транспорте в целом.

Ключевые слова: безопасность; транспортная безопасность; железнодорожный транспорт; правовые акты; транспортная система; транспортное правонарушение.

Корректная и безопасная эксплуатация объектов железнодорожного транспорта гарантируют обеспечение конституционных прав по охране жизни и здоровья граждан. В общепринятом понимании угрозы безопасности, не обходя стороной транспортную, классифицируют по трем категориям.

1. Природные. Природные явления, сопряженные с антропогенным влиянием, формируют категорию природных угроз.

2. Техногенные. Техногенные угрозы охватывают неблагоприятные показатели и состояние транспорта, значительный уровень показателей их амортизации и устаревания.

3. Социальные. Социальные связаны непосредственно с незаконным вторжением в стандартную деятельность транспортного комплекса, включая терроризм.

В соответствии с приказом Генерального прокурора РФ от 15 июля 2011 г. № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере» при реализации надзорных полномочий транспортными прокурорами приоритетным направлением является исполнение законов о транспортной безопасности, безопасности движения и эксплуатации транспорта, инженерных сооружений и технических средств, непосредственно обеспечивающих его безопасное функционирование, защите прав потребителей при пользовании транспортными услугами, охране их жизни, здоровья и имущества.

Под классификацией угроз транспортной безопасности были сформированы несколько видов: а) внешние; б) внутренние; в) специфичные для отдельных разновидностей транспортных средств.

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

Безопасность движения и эксплуатации железнодорожных транспортных средств, а также порядок эксплуатации и требования к техническому состоянию других объектов железнодорожного транспорта (путевого хозяйства, средств управления движением поездов и т.д.), регулируются различными нормативными документами.

К самым распространенным угрозам в транспортной области относят техногенные сбои, а не как принято заблуждающимся мнением большинства — террористические акции. Собственно, из-за технических неисправностей случается приблизительно — 64% аварийных ситуаций. Со стихийными бедствиями зафиксировано ориентировочно — 33% транспортных катастроф, в то же время как с антропогенными влиянием приблизительно — 4%.

Основываясь Федеральному закону от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» выделяют основные положения по организации обеспечения безопасности движения, эксплуатации транспортных и прочих технических средств, задействованных в перевозочном процессе на железнодорожном транспорте.

Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железных дорог Российской Федерации» регулирует правоотношения между владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей общего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта.

Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте представляет собой единый комплекс мероприятий, включающий в себя и правовые, и организационные, и технические мероприятия.

При неверной оценки положения в возникшей ситуации и ненадлежащем изучении регламента и прочих нормативно-правовых актов влекут за собой некорректное установление квалификации действий виновных лиц.

Безопасность железнодорожного транспорта — это состояние защищенности жизненно важных интересов человека, общества и государства в сфере его функционирования от угроз, которые происходят в результате непосредственного взаимодействия человека с данным источником повышенной опасности.

Сфера взаимодействия человека с железнодорожным транспортом по своей природе подразумевает два вида контакта — внутренний и внешний. Первый охватывает действия лиц, непосредственно управляющих железнодорожным транспортом, обслуживающих его, осуществляющих эксплуатацию и ремонт железных дорог, т.е. лиц, являющихся участниками этой системы, отвечающих за безопасность ее функционирования. Второй предполагает воздействие на нормальное функционирование, т.е. пассажиры и иные лица, вступающие во взаимодействие с железнодорожным транспортом. В связи с этим угрозы безопасности функционирования железнодорожного транспорта можно подразделить на две группы — внутренние и внешние.

К правонарушениям, влекущим за собой опасность функционирования железнодорожного транспорта, опираясь на Уголовный кодекс Российской Федерации, можно классифицировать следующим образом:

- 1) нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263 УК РФ);
- 2) недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);
- 3) приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ);
- 4) нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (268 УК РФ).

Преступления против безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта так же следует классифицировать на такие группы как:

а) деяния, посягающие на установленный порядок обеспечения безопасности движения или эксплуатации транспорта. Иными словами происходит нарушение специальных правил лицами, ответственными за их исполнение;

б) деяния, посягающие на безопасные условия функционирования железнодорожного транспорта в целом. В данном случае не связанные с нарушением либо не надлежащим исполнением каких-либо правил.

Вопрос по разработке мероприятий правового обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте все еще остается открытым, для его решения необходимо прибегнуть к кардинальным мерам, связанным с построением системы управления транспортной безопасностью, одним из направлений которой является внедрение государственных и международных отраслевых стандартов в области обеспечения транспортной безопасности.

Железнодорожному транспорту необходима реализация мер по предупреждению и предотвращению угроз данного сегмента транспорта. С учетом поставленной конкретной цели государство применяет законодательство, при этом передавая полномочия правоохранительным органам и иные государственным структурам, определяя направленность деятельности по выявлению и устранению угроз транспортной безопасности.

В заключении хотелось бы упомянуть, что транспортная безопасность — важнейшая правовая категория, которая прежде всего сосредоточена: в области охраны жизни, здоровья и имущества граждан, а также юридических лиц, задействованных в грузообороте и перевозке граждан. Состояние транспортной безопасности — ключевой фактор общественной жизни и показатель уровня развитости государства в целом.

Невейкин М. П.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Правовое положение открытого акционерного общества «Российские железные дороги» как субъекта корпоративных правоотношений

Аннотация. В данной статье рассматривается и анализируется правовое положение ОАО «РЖД», особенности ее управления и организации. В настоящей статье автор затрагивает проблематику законодательства, опираясь на действующие нормативно-правовые акты. На основе исследования нормативно-правовых актов, правопримени- тельной практики в этой области обозначаются юридические проблемы и пути их ре- шения.

Ключевые слова: статус; право; устав; корпоративные отношения; юридическое ли- цо; акционерное общество.

В настоящее время в Российской Федерации сформированы основные механизмы корпоративного управления, присущие передовым публичным компаниям. Одним из таких организаций корпоративного управления является ОАО «РЖД».

Система корпоративного управления ОАО «РЖД» сочетает централизацию процес- сов принятия стратегических управленческих решений и делегирование хозяйствен- ных полномочий и ответственности по уровням управления компании, что находит отражение в иерархической организационной структуре управления компании. ОАО «РЖД» следует лучшей практике и стандартам корпоративного управления и признает его необходимым условием эффективности и успешности своей финансово- хозяйственной деятельности, повышения инвестиционной привлекательности компа- нии и ее дочерних обществ, а также обеспечения надлежащего проведения реформы железнодорожного транспорта.

Анализируя правовую природу видов юридических лиц, следует отметить, что те- перь юридические лица являются публичными и непубличными. Акционерные обще- ства в этой системе выступают под новыми преобразованиями: открытые акционер- ные общества — ПАО, закрытые акционерные общества — НАО. Изменения коснулись не только названия. В ГК РФ появились обновленные требования к деятельности, уставам этих организаций. Однако все закрытые и открытые общества, созданные до 2015 г., продолжают существовать. Они могут «переименоваться», в случае если будут вноситься изменения в локальные акты организаций, либо работать без изменений, как это и произошло с ОАО «РЖД». Это их право, но не обязанность.

1. Продолжая разбираться с акционерными обществами (далее — АО), напомним, что исходя из Федерального закона от 26 декабря 1996 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах», который регулирует деятельность, АО — это коммерческое юридическое лицо, целью которого является получение прибыли. Имеется уставный капитал, кото- рый разделен на акции. Акционеры по общему правилу не отвечают по обязательствам АО и несут риск убытков от деятельности общества только в пределах стоимости при- надлежащих им акций. То есть если АО убыточно и становится банкротом, то по обще- му правилу акционер потеряет только деньги, которые потратил на покупку акций. АО имеет обособленное от акционеров имущество, заключает договоры и осуществляет

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

другие права от своего имени. Учредительный документ АО, который является основанием для его деятельности — это устав. В нем есть основные положения об обществе: полное и сокращенное фирменные наименования; местоположение АО; информация об акциях АО и правах акционеров; структура и компетенция органов управления АО и порядок принятия ими решений; размер уставного капитала общества; иные положения, которые предусмотрены законами.

Уставный капитал АО, как правило, рассчитывается от фактической стоимости всего имущества (материальных средств) компании, выраженный в рублях. Далее полученная сумма разбивается на определенное количество акций, которые имеют номинальную стоимость. Совокупность всех номинальных стоимостей и составляет сумму Уставного капитала. Решение о том, сколько акций и какая будет у них номинальная стоимость, принимают акционеры, когда учреждают АО, либо позже.

Рассматривая систему управления ОАО «РЖД» приходим к итогу, что компания состоит из общего собрания акционеров, совета директоров, состоящего из высокопрофессиональных менеджеров, обладающих необходимыми знаниями и компетенцией для решения долгосрочных стратегических задач развития общества, имеющих значительный опыт работы в коллегиальных органах управления, коллегиального исполнительного органа — правления, что обеспечивает коллегиальность принятия решений по ряду ключевых вопросов деятельности компании.

Контроль за финансово-хозяйственной деятельностью осуществляют:

- ревизионная комиссия;
- комитет совета директоров по аудиту, рискам и вознаграждениям;
- структурные подразделения ОАО «РЖД» — Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль»;
- Центр внутреннего аудита «Желдораудит» и независимый аудитор.

В состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД» не входят лица, занимающие должности в органах управления компании или ее сотрудники, что обеспечивает ее независимость.

Вместе с тем, если внимательно прочитать Устав ОАО «РЖД», в выборе формы собственности для «РЖД» — открытое акционерное общество, и фактической структурой управления можно найти ряд несоответствий и противоречий принципам создания Открытых Акционерных Обществ.

1. Число акционеров открытого общества неограниченно. Согласно ФЗ Федерального закона «Об акционерных обществах», в открытом акционерном обществе не допускается установление преимущественного права общества или его акционеров на приобретение акций, отчуждаемых акционерами этого общества. Аналогичные положения определены и в Гражданском кодексе Российской Федерации. В соответствии со ст. 97 ч. 5 открытым признается акционерное общество, участники которого в соответствии с уставом имеют право без чье-либо согласия на отчуждение акций этого общества. Никому не может быть предоставлено право преимущественного приобретения акций публичного акционерного общества.

Формально ОАО «РЖД» является открытым, однако на деле мы видим, что это далеко не так. В ч. 5 Устава ОАО «РЖД» сказано:

«Статья 35. Единственным акционером общества является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляются Правительством Российской Федерации».

В ч. 1 ст. 4 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» сказано:

«Учредителем единого хозяйствующего субъекта является Российская Федерация. Решение об учреждении единого хозяйствующего субъекта принимается Правительством Российской Федерации».

Это соответствует скорее принципам закрытого акционерного общества, чем открытого.

2. Согласно ч. 3 ст. 7 Федерального закона «Об акционерных обществах» закрытым акционерным обществом признается акционерное общество, акции которого распределяются только среди его учредителей или иного заранее определенного круга лиц. Таким учредителем как раз и является Российская Федерация в лице Правительства РФ.

Противоречия принципам открытого акционерного общества можно также наблюдать и в организации порядка управления ОАО «РЖД». В соответствии со ст. 47 Федерального закона «Об акционерных обществах» высшим органом управления акционерного общества является общее собрание акционеров. Акционерное общество обязано ежегодно проводить годовое общее собрание акционеров. Сразу же возникает один единственный вопрос: каким образом возможно существование собрания акционеров, если в акционерном обществе «Российские железные дороги» всего один — единственный акционер — Государство — Российская Федерация?

Статус акционерного общества «Российские железные дороги» как открытого обусловлен Положением Федерального закона «Об акционерных обществах» (ч. 4 ст. 7), которое гласит:

«Общества, учредителями которых выступают в случаях, установленных федеральными законами, Российская Федерация, субъект Российской Федерации или муниципальное образование (за исключением обществ, образованных в процессе приватизации государственных и муниципальных предприятий), могут быть только открытыми».

Итак, на основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что в Уставе Открытого Акционерного Общества «Российские железные дороги» имеются противоречия принципам организации открытого акционерного общества. На данный момент ОАО «РЖД» представляет собой скорее закрытое акционерное общество, нежели открытое.

Как упоминалось ранее, учредитель и единственный акционер ОАО «РЖД» — Российская Федерация. Полномочия акционера от имени РФ осуществляет Правительство РФ. Акции ОАО «РЖД» никогда не были представлены на бирже, хотя по правовой форме «РЖД» является открытым акционерным обществом. И все же компания выпускает в бездокументарной форме обыкновенные именные акции и привилегированные именные акции номинальной стоимостью — 1000 руб. одна акция. Возможности купить акции физическим и юридическим лицам нет.

Вместе с тем, для привлечения дополнительного финансирования ОАО «РЖД» выпускает облигации и другие ценные бумаги. С их помощью участвовать в распределении прибыли могут как физические, так и юридические лица.

Ценные бумаги компании отличаются высокой надежностью, а сам бизнес характеризуется стабильностью и рентабельностью. Падение стоимости ценных бумаг ОАО «РЖД» маловероятно. Холдинг без просрочек проводит выплаты доходов и предоставляет финансовую отчетность по международным и российским стандартам — российские экспертные агентства относят ОАО «РЖД» к классу AAA (высший рейтинг).

Подводя итог вышеизложенного, возможно высказать предположение, что организационно—правовая форма РЖД в виде Открытого Акционерного Общества, скорее всего подвергнется структурным изменениям, но после проведения реформ в железнодорожном транспорте. Далее форма собственности ОАО может трансформироваться в непубличное акционерное общество (НАО).

Также следует отметить, что «РЖД» включено в перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, и в перечень организаций, созданных для выполнения задач Правительства Российской Федерации. ОАО «РЖД» вносит значительный вклад в социально-экономическое развитие Российской Федерации и в фор-

мирование доходной базы бюджета государства. Являясь системообразующей организацией, крупнейшим налогоплательщиком и крупнейшим работодателем, ОАО «РЖД» осознает свою ответственность перед государством, акционером, инвесторами, клиентами (грузовладельцами и пассажирами), работниками, поставщиками и подрядчиками, ставя перед собой главную цель — это обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах.

Перевалова А. Р.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Проблемы и основные направления совершенствования антикоррупционной экспертизы правовых актов и их проектов

Аннотация. В данной статье рассматриваются актуальные проблемы и важные направления совершенствования антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и их проектов. Антикоррупционная экспертиза играет важную роль в обеспечении законности и прозрачности в деятельности государственных органов, а также в борьбе с коррупцией на всех уровнях власти. Однако, существует несколько значительных проблем, затрагивающих эффективность данного инструмента. Одной из ключевых проблем является недостаточная эффективность антикоррупционной экспертизы из-за формального характера проведения и недостаточной квалификации экспертов. Другой важной проблемой является недостаток независимости экспертов, так как они часто зависят от заказчиков экспертизы, что создает конфликт интересов и подрывает доверие к результатам. В статье также рассматриваются основные направления улучшения антикоррупционной экспертизы, включая усиление независимости экспертов, повышение их квалификации и обеспечение прозрачности и отчетности в проведении экспертиз.

Ключевые слова: коррупция; антикоррупционная экспертиза; органы государственной власти; коррупциогенный фактор; нормативный правовой акт.

Проблема коррупции является одной из наиболее злободневных и насущных в современном мире. Оказывая разрушительное воздействие на общество, коррупция подрывает доверие к государственным институтам, искажает справедливость и тормозит экономический рост.

Государственная власть создает различные методы и механизмы борьбы с коррупцией, ключевым из которых можно выделить антикоррупционную экспертизу правовых актов и их проектов. Данный вид экспертизы правовых актов направлен на предотвращение возможных коррупционных рисков, а также на обеспечение соблюдения прозрачности и законности в деятельности государственных и негосударственных организаций.

Целью исследования является изучение проблем и основных направлений совершенствования антикоррупционной экспертизы правовых актов и их проектов.

А. Е. Епифанов и А. Л. Симон обращают внимание на принадлежность антикоррупционной экспертизы не только к основному, но и к дополнительному правотворчеству, касающемуся действующих нормативных правовых актов [1, стр. 127]. Согласно выдающемуся специалисту в области правоправедения, Т. Я. Хабриевой, антикоррупционная экспертиза не ограничивается только выявлением коррупциогенных факторов, но также является дополнительным инструментом для обеспечения качества нормативных правовых актов и повышения их эффективности. В таком контексте сформулированы определенные требования к разработке нормативных актов с целью минимизации потенциальных коррупционных рисков при их применении [2, стр. 7]. Среди таких требований можно выделить:

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, доцент **А. А. Чеботарева.**

1) обеспечение свободного доступа заинтересованных лиц к информации о процессе подготовки и принятия нормативных правовых актов, что предоставляет собой возможность обществу и заинтересованным сторонам следить за ходом разработки актов и оценивать их законность и соответствие общественным интересам;

2) поддержание иерархической структуры нормативных правовых актов, которое, в свою очередь, предполагает ясное определение компетенции и взаимосвязи различных актов, чтобы избежать противоречий и дублирования норм;

3) исключение из нормативных правовых актов необоснованных привилегий или исключений в пользу определенных групп или лиц, направленное на предотвращение коррупции и обеспечение равенства перед законом;

4) определенность оснований, условий и сроков принятия решений органами власти и должностными лицами с целью предотвращения произвольности и неопределенности в процессе принятия решений и, следовательно, возможных коррупционных злоупотреблений.

Подобные требования ориентированы на создание законодательной базы, которая максимально уменьшит риски коррупции и обеспечит законность и справедливость в обществе. Кроме того, они могут являться базой для проведения антикоррупционной экспертизы, которая выявляет и анализирует потенциальные коррупционные уязвимости в нормативных правовых актах.

Одной из главных проблем антикоррупционной экспертизы является ее недостаточная эффективность. В ряде случаев антикоррупционная экспертиза проводится формально. Эксперты выполняют ее как часть процедурного требования, без должного анализа и оценки рисков. В целом, подобный подход связан с отсутствием четких методологий и стандартов, которые бы регулировали проведение антикоррупционной экспертизы. Такой поверхностный подход не позволяет выявить сложные и хорошо скрытые коррупционные схемы.

Кроме того, проблемой является недостаток квалификации у самих экспертов. Для эффективной антикоррупционной экспертизы требуется не только знание законов и нормативных актов, но и опыт в выявлении потенциальных коррупционных схем. Недостаток профессиональной подготовки и опыта может привести к недооценке рисков или их неправильной интерпретации. Для устранения указанных недостатков возможно введение ряда процедур, которые будут способствовать эффективности антикоррупционной экспертизы и, как следствие, борьбе с коррупцией на более высоком уровне.

Во-первых, необходима разработка методологии и стандартов проведения антикоррупционной экспертизы правовых актов и их проектов. Создание четких и обязательных методов и стандартов позволит унифицировать процесс экспертизы и обеспечить полное и точное выявление коррупционных рисков.

Во-вторых, властями должно быть санкционировано проведение обучения и сертификации экспертов в области антикоррупционной экспертизы. Эксперты должны регулярно повышать свою квалификацию и следить за изменениями в методологиях и законодательстве.

Кроме того, в рамках усиления независимости необходимо создание механизмов, которые бы гарантировали независимость экспертов от заказчиков экспертизы, включая создание независимых органов, ответственных за проведение экспертизы, и обеспечение их финансовой независимости.

Современные технологии могут значительно улучшить эффективность антикоррупционной экспертизы. Внедрение и развитие систем анализа и мониторинга позволит отслеживать результаты экспертизы и вносить коррективы в ее проведение. Кроме того, использование технологий блокчейн может обеспечить надежное хранение и защиту данных, связанных с антикоррупционной экспертизой, что, в свою очередь, бу-

дет способствовать предотвращению возможных попыток подделки информации или давления на экспертов.

Другой серьезной проблемой является недостаток независимости антикоррупционных экспертов, которые часто зависят от органов власти, заказывающих экспертизу, что может создавать конфликт интересов и подрывать доверие к результатам экспертизы. Независимость антикоррупционных экспертов является фундаментальным аспектом обеспечения честности и объективности проведения экспертизы. Однако, в современной практике, она сталкивается с рядом проблем, которые влияют на результаты и доверие к антикоррупционной экспертизе.

Решением данной проблемы может послужить ряд мер по обеспечению независимости процедуры антикоррупционной экспертизы. В первую очередь независимым должно являться назначение экспертов. Специалистов необходимо выбирать и назначать путем создания независимых организаций или комиссий, которые будут заниматься антикоррупционной экспертизой. Такие организации должны иметь статус юридически автономных организаций и не зависеть от органов власти.

Кроме того, для объективного проведения антикоррупционной экспертизы правовых актов экспертам необходима финансовая независимость, так как ее обеспечение позволит специалистам проводить процедуру безотносительно к финансированию или вознаграждению со стороны заказчиков экспертизы.

Прозрачность в контексте антикоррупционной экспертизы играет важную роль: открытое и доступное предоставление информации о каждом этапе экспертного анализа, включая публикацию информации о составе экспертной группы, используемой методологии, критериях оценки, исходных данных результатах экспертизы и пр. Публичное раскрытие информации о проведенных экспертизах, их результатах и методологии обеспечивает отслеживание процесса и результатов как обществом, так и заинтересованными сторонами и дает возможность широкой публике оценить прозрачность и объективность проведенной экспертизы, что способствует укреплению доверия к данной процедуре. Такой подход демонстрирует, что антикоррупционная экспертиза проводится в рамках четких и объективных критериев, и позволяет выявить любые ошибки или проблемы в проведении экспертизы и скорректировать их, обеспечивая более высокую точность и надежность результатов.

Не менее важна открытость отчетности в антикоррупционной экспертизе, предполагающая подготовку документов, в которых подробно описывается ход проведения экспертизы и ее результаты. Подобные отчеты должны быть доступными для общественности и организаций, которые могут заинтересоваться данными экспертизы.

Кроме того, важно, чтобы отчеты были понятными и информативными, чтобы люди без юридического образования могли понять, какие выводы были сделаны и как они были достигнуты. Подобный подход способствует большей ясности и легкости в интерпретации результатов экспертизы.

Таким образом, прозрачность и отчетность в антикоррупционной экспертизе являются важными инструментами для обеспечения доверия к данной процедуре и повышения ее эффективности. Данные критерии позволяют обществу следить за проведением экспертизы, а также оценивать ее объективность и точность.

В рамках совершенствования антикоррупционной экспертизы правовых актов также необходимо постоянное повышение квалификации экспертов: необходимо организовывать обучающие программы и семинары, посвященные антикоррупционной экспертизе включающие в себя как теоретический, так и практический аспекты работы, также важным будет обучение экспертов современным технологиям и инструментам анализа данных, которые могут быть полезными в проведении экспертизы.

Повышению квалификации специалистов может способствовать обмен опытом и лучшими практиками в области антикоррупционной экспертизы с международными

организациями. Международные эксперты могут привнести новые идеи и методологии, которые помогут улучшить работу участников процедуры. Также международные организации могут оказывать поддержку в оценке качества проводимых экспертиз и предоставлении рекомендаций по их совершенствованию.

Таким образом, антикоррупционная экспертиза правовых актов и их проектов играет важную роль в обеспечении законности и прозрачности в деятельности государственных органов и бизнеса и направлена на выявление и устранение потенциальных коррупционных рисков, а также на обеспечение соблюдения этических норм и принципов в законодательстве. Однако, как и любая другая система, антикоррупционная экспертиза имеет свои проблемы и вызовы, а также требует постоянного совершенствования.

Одной из основных проблем антикоррупционной экспертизы является низкая эффективность данного инструмента. Другой серьезной проблемой является недостаток независимости антикоррупционных экспертов, что может создавать конфликт интересов и подрывать доверие к результатам экспертизы. Также одной из проблем является отсутствие единой методологии и стандартов для проведения антикоррупционной экспертизы.

Для совершенствования антикоррупционной экспертизы необходимо разрешать возникшие проблемы. Важно обеспечить более высокую эффективность экспертизы, укрепить независимость экспертов и разработать единые методологии, а также обеспечить прозрачность процедуры и постоянное повышение квалификации специалистов экспертизы. Решение указанных проблем сделает антикоррупционную экспертизу более эффективной и поспособствует борьбе с коррупцией на более высоком уровне.

Литература

1. Епифанов, А. Е. Теоретические основы механизма противодействия коррупции в отечественном праве / А. Е. Епифанов, А. Л. Симон // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 5: Юриспруденция. — 2020. — № 4. — С. 123—129.
2. Хабриева, Т. Я. Формирование правовых основ экспертизы нормативных правовых актов // Журнал российского права. — 2019. — № 10. — С. 5—14.

Печеницын Д. С.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Страхование ответственности судовладельцев по российскому праву

Аннотация. В статье исследуются правовые нормы, регулирующие страхование ответственности судовладельцев. Проводится анализ страхования ответственности судовладельцев по Российскому праву, рассматриваются направления совершенствования страхования ответственности судовладельцев в России, а также защита интересов третьих лиц в морском страховании.

Ключевые слова: страхование; ущерб, франшиза; страхователь; страховщик; ответственность судовладельца; морское страхование; финансовое обеспечение.

В процессе исторического развития деятельности, связанной с использованием судов для различных целей, в том числе для перевозок грузов, рыболовства, лоцманской и ледокольной проводок, поисковых, спасательных и буксирных операций, возник специфический вид морского страхования — страхование ответственности судовладельцев. Оно обеспечивает компенсацию убытков, нанесенных третьим лицам в результате аварий и других происшествий на море.

В России страхование ответственности судовладельцев регулируется Гражданским кодексом Российской Федерации (далее — ГК РФ), Федеральным законом «Об организации страхового дела в Российской Федерации», Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации, международными правовыми актами и иными документами, утвержденными законодательством РФ.

Страхование ответственности судовладельцев представляет систему страховой защиты судовладельцев, фрахтователей судов и иных лиц, связанных с эксплуатацией водного транспорта, на случай возникновения их обязательств по возмещению ущерба, причиненного третьим лицам. При этом под судовладельцем понимается лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании (ст. 8 КТМ РФ). Судовладелец в торговом мореплавании может выступать как собственник судна, арендатор, доверительный управляющий, фрахтователь, перевозчик.

В соответствии со ст. 970 ГК РФ правила, предусмотренные гл. 48, распространяются также на морское страхование. Основные требования к договору морского страхования, регулирующего взаимоотношения между сторонами содержатся в гл. 15 КТМ РФ. По договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

Объект морского страхования должен быть указан в договоре морского страхования. Объектом морского страхования может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием, — судно, строящееся судно, груз, фрахт, а также плата за проезд пассажира, плата за пользование судном, ожидаемая от груза прибыль и другие обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования, заработная плата и иные причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа судна суммы, в том

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

числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя страховщиком риск (перестрахование).

В отношении судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов, и иностранных судов страхование всякого имущественного интереса, связанного с торговым мореплаванием, в том числе на территории РФ, по выбору судовладельца может осуществляться у российского страховщика, имеющего лицензию, полученную в установленном законом порядке, или у иностранного страховщика (ст. 249 КТМ РФ). Судовладелец обязан страховать: заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию; жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей (ст. 60 КТМ РФ).

Страхование или финансовому обеспечению подлежат следующие страховые риски: возникновение ответственности владельца судна за вред, причиненный при столкновении его с другими судами; возникновение ответственности судовладельца за вред, причиненный его судном имуществу третьих лиц в результате утраты (гибели) или повреждения любого имущества (включая плавучее), в том числе инфраструктурам речного порта, морского порта (в случае плавания судна в акватории морского порта), инфраструктуре внутренних водных путей; возникновение ответственности судовладельца за вред, причиненный загрязнением с судна нефтью и другими веществами; возникновение ответственности за убытки, причиненные в связи с подъемом, удалением и утилизацией затонувшего судна.

С 1 марта 2023 г. в силу вступили поправки к КТМ РФ, согласно которым последний дополняется гл. 19.2, согласно которой «Собственник судна вместимостью 300 и более для покрытия своей ответственности за удаление затонувшего судна должен осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение такой ответственности в соответствии с требованиями Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года» (ст. 336.11). Под данную статью попадают все суда не зависимо от того являются ли они самоходными или нет. Факт наличия страхового покрытия должен будет подтверждаться Свидетельством о страховании или ином финансовом обеспечении ответственности за удаление затонувших судов выдаваемым капитаном порта регистрации приписки. «Организация и осуществление проверки свидетельства, указанного в настоящей статье, осуществляются в рамках государственного портового контроля» (ч. 3 ст. 336.12 КТМ РФ). Если судно не будет иметь вышеуказанного свидетельства, оно может быть подвергнуто задержанию в порту нахождения до момента устранения данного замечания, т.е. просто не получит разрешение на выход. Последствия и экономические потери судовладельцы должны понимать.

Согласно п. 12 ст. 12 Конвенции каждое государство-участник не разрешает эксплуатацию судна, имеющего право плавать под его флагом, если оно не имеет свидетельства о наличии страхования или иного финансового обеспечения. Более того, каждое государство-участник обеспечивает, чтобы согласно его национальному законодательству страхование или иное финансовое обеспечение в указанных выше пределах имелось в отношении каждого судна валовой вместимостью 300 и более независимо от места его регистрации, входящего в порт на его территории или покидающего его либо прибывающего к прибрежному сооружению в его территориальном море или отходящего от него (п. 13).

Страховое возмещение не выплачивается, если страхователь без письменного согласия страховщика передаст свой имущественный интерес на затонувшее имущество другому лицу до наступления страхового случая или до того, как будут предприняты меры по подъему, удалению, уничтожению, освещению или обозначению такого имущества.

Зарегистрированный собственник судна валовой вместимостью свыше 1000 регистровых тонн, зарегистрированного в государстве-участнике, должен для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, например гарантию банка или аналогичного финансового учреждения, на сумму, равную пределам ответственности согласно применимому национальному или международному режимам ограничения ответственности, однако в любом случае не превышающую сумму, рассчитанную в соответствии с Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. с поправками. Зарегистрированный собственник означает лицо или лиц, зарегистрированных в качестве собственника судна, а при отсутствии регистрации — лицо или лиц, собственностью которых является судно. Однако в случае, когда судно принадлежит государству и эксплуатируется компанией, которая зарегистрирована в этом государстве в качестве оператора судна, зарегистрированный собственник означает такую компанию. Бункерное топливо означает любую углеводородную минеральную нефть, включая смазочное масло, используемую или предназначенную для использования в целях эксплуатации или движения судна, а также любые остатки такой нефти (ст. 7 Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г.). В качестве документа, удостоверяющего наличие страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, выступает в соответствии со ст. 324 КТМ РФ свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности. Данное свидетельство должно находиться на борту судна, а его копия должна быть сдана на хранение в орган регистрации судна. При этом судно, обязанному иметь соответствующее страхование или иное финансовое обеспечение ответственности, запрещается осуществлять коммерческую деятельность, если оно не имеет такого свидетельства.

Российская Федерация ратифицировала Конвенцию о труде в морском судоходстве 2006 г. Настоящая Конвенция применяется ко всем судам, находящимся в государственном или частном владении, которые обычно занимаются

коммерческим морским судоходством, за исключением: судов, занятых рыбным или аналогичным промыслом и судов традиционной постройки, таких как плоскодонные шлюпки и джонки. Настоящая Конвенция не применяется к военным кораблям и вспомогательным судам военно-морского флота. Согласно правилу 4.2 ответственность судовладельцев заключается в обеспечении, чтобы моряки были защищены от финансовых последствий болезни, травмы или смерти, произошедших в связи с их трудовой деятельностью.

Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, содержащие требование о том, что владельцы судов, плавающих под его флагом, несут ответственность за охрану здоровья и медицинское обслуживание всех моряков, работающих на борту этих судов, в соответствии со следующими минимальными нормами:

а) судовладельцы несут ответственность за расходы моряков, работающих на их судах, связанные с болезнью и травмами моряков, случившимися в период времени между датой начала осуществления ими своих обязанностей и датой, когда они считаются надлежащим образом репатрированными, или возникающими в связи с их работой по найму в период между этими датами;

б) судовладельцы предусматривают финансовое обеспечение выплаты компенсации в случае смерти моряка или долгосрочной потери им трудоспособности в результате профессиональной травмы, болезни или воздействия вредных факторов, в соответствии с национальным законодательством, трудовым договором моряка или коллективным договором;

с) судовладельцы несут ответственность за покрытие расходов, связанных с медицинским обслуживанием, включая лечение, обеспечение необходимыми лекарствами и терапевтическими средствами, а также питание и проживание вне дома до тех пор, пока больной или травмированный моряк не выздоровеет или пока не будет объявлено о постоянном характере заболевания или о полной потере трудоспособности;

д) судовладельцы несут ответственность за оплату расходов на погребение в случае смерти, произошедшей на борту судна или на берегу в период работы по найму.

Проведя правовой анализ договоров морского страхования Российских компаний, было выявлено, что в стандартных условиях страхования большинства страховщиков предусмотрено условие о франшизе. Более того страхование ответственности перед членами экипажа за каждый страховой случай, происшествие или болезнь покрывается с применением безусловной франшизы. Франшиза — часть убытков, которая определена федеральным законом и (или) договором страхования, не подлежит возмещению страховщиком страхователю или иному лицу, интерес которого застрахован в соответствии с условиями договора страхования, и устанавливается в виде определенного процента от страховой суммы или в фиксированном размере. В соответствии с условиями страхования франшиза может быть условной (страховщик освобождается от возмещения убытка, если его размер не превышает размер франшизы, однако возмещает его полностью в случае, если размер убытка превышает размер франшизы) и безусловной (размер страховой выплаты определяется как разница между размером убытка и размером франшизы) (п. 9 ст. 10 Закона РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации»). Особенно хотелось отметить то, что данный пункт неприемлем в морском страховании, поскольку судовладелец обязан страховать жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей согласно ст. 60 КТМ РФ и Международной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г., где Российская Федерация является членом Конвенции 2006. Не может пройти незамеченным то обстоятельство, что при наступлении страхового случая судовладелец действует в рамках страхового договора, а член экипажа несет расходы, так как имеет место безусловной франшизы. Не вызывает сомнений тот факт, что выгоду получают: страховщик в виде ограничения в страховой выплате — возможность в определенных случаях просто не платить, экономя деньги на расходах на ведение дела; судовладелец меньше платит за страхование (страховая премия) за счет снижения тарифа.

В настоящее время главным образом следует обратить внимание на то, что термин франшиза используется в КТМ РФ, где говорится: «Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о возложении ответственности на перевозчика за вычетом франшизы, не превышающей 300 расчетных единиц в случае повреждения автомашины и не превышающей 135 расчетных единиц на пассажира в случае утраты или повреждения иного багажа. При этом указанные суммы должны вычитаться из суммы ущерба, причиненного пассажиру в результате утраты или повреждения автомашины либо иного багажа» (п. 5 ст. 190). Здесь речь идет о нарушителе права и потерпевшем, не зря сама статья находится в гл. 9 «Договор морской перевозки пассажира», а не в гл. 15 «Договор морского страхования», то есть норма о франшизе не регулирует морское страхование.

Проанализировав автострахование, можно сделать вывод, что наличие франшизы в договоре страхования может быть выгодно, например, при заключении договора КАСКО для водителей с большим опытом безаварийной езды, когда водителю более важно застраховать машину от рисков угона (хищения) и от крупного ущерба. При этом по условиям договора страхования с франшизой владелец самостоятельно оплачивает устранение мелких повреждений автомобиля в случае ДТП (например, в пределах 20 000 руб.), однако размер страховой премии по КАСКО существенно снижается. В данной ситуации не страдает третье лицо, собственник транспортного средства пони-

мает все возможные риски и по своей воле заключает договор страхования КАСКО с применением франшизы, что равным образом противоположно в случае с морским страхованием, где затрагиваются интересы третьего лица (экипажа судна).

Ввиду вышесказанного, необходимо исключить применение франшизы в морском страховании ответственности судовладельца перед третьими лицами (членами экипажа) в отношении страхования жизни и здоровья членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей. Расходы за каждый страховой случай, происшествие или болезнь должен нести страхователь (судовладелец), но никак не член экипажа при наступлении страхового случая, происшествия или болезни.

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

Проблемы регулирования рекламной деятельности в России и зарубежных государствах

Аннотация. В работе отображаются основные проблемы регулирования рекламной деятельности в России и зарубежных государствах. Тема актуальна тем, что современная реклама переживает ряд сложностей, к которым следует отнести недостаточную эффективность и действенность механизма административно-правового регулирования рекламной деятельности в России и за рубежом, а также низкое саморегулирование в сфере рекламы. В результате, необходимо совершенствовать информацию о рекламной деятельности, для того, чтобы люди основывались на достоверной и качественной информации в любой сфере. В заключении автор статьи предлагает реализовать предложенные в статье мероприятия, способные усовершенствовать изученную сферу.

Ключевые слова: реклама; рекламная деятельность; интернет; международный опыт; саморегулируемые организации.

В настоящее время реклама играет важную роль в нашей жизни, и ее производство и распространение требуют четкого правового регулирования. Существующее законодательство достаточно подробно регулирует правоотношения, связанные с рекламной деятельностью. Однако, анализ правоприменительной практики показывает, что существуют проблемы в развитии законодательства, которые не отражают мировой опыт правового регулирования рекламных отношений. В связи с этим важно учитывать опыт других стран при разработке новых законов и изменении существующих. Например, в США реклама регулируется Федеральной комиссией по торговле (*FTC*), которая контролирует законность и честность рекламных сообщений. В Европейском союзе существуют директивы, которые устанавливают общие правила для рекламы во всех странах-членах. Также стоит отметить, что развитие технологий и появление новых форм рекламы, таких как интернет-реклама и реклама в социальных сетях, требуют дополнительного регулирования и защиты прав потребителей. В некоторых странах уже принимаются законы, которые регулируют использование персональных данных в рекламных целях и обязывают компании предоставлять потребителям информацию о том, как они используют их данные. Таким образом, реклама является неотъемлемой частью современной жизни, и ее правовое регулирование должно соответствовать мировым стандартам и учитывать новые технологии и формы рекламы.

Статья 4 Федерального закона от 13 марта 2006 г. № 38-ФЗ «О рекламе» занимает важное место в законодательстве о рекламе, однако она не является единственным нормативным правовым актом, регулирующим отношения в сфере рекламы. В связи с этим возникает необходимость анализа терминологии, используемой в законодательстве. Терминология является важным аспектом правовой науки, поскольку она определяет юридические понятия и их значение. В случае с рекламой, неправильное использование терминов может привести к недопониманию и нарушению законодательства. Одной из проблем терминологии в законодательстве о рекламе является отсут-

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

ствие единой терминологии в различных нормативных актах. Например, термин «реклама» может использоваться по-разному в разных законах и подзаконных актах. Другой проблемой является несоответствие терминологии реальным практикам рекламы. Например, термин «скрытая реклама» может быть трудно определить на практике, поскольку существует множество способов скрытой рекламы, которые не всегда соответствуют установленному законодательством определению. В целом, анализ терминологии в законодательстве о рекламе является важным шагом к более эффективному регулированию отношений в этой сфере. Он позволяет выявить проблемы и несоответствия в законодательстве, а также разработать более точные и ясные определения терминов.

Так, п. 4 ч. 2 ст. 2 устанавливает, что закон не регулирует сообщения органов власти при условии, что они не содержат «рекламной информации». Кроме того, закон не разъясняет это понятие. Законодательное толкование рекламы вытекает из того, что она представляет собой определенный вид информации (п. 1 ст. 3 Закона). В свою очередь, Федеральным законом от 27 июля 2006 г. 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и защите информации» трактуется информация как информация (данные, сообщения) независимо от формы ее представления.

То есть, с точки зрения информационного законодательства существенной разницы между понятиями «сведениями рекламного характера» и «реклама» нет. В связи с этим непонятно, с какой целью из сферы действия закона выводится информация, которой изначально в нем быть не может. Попытка решить эту проблему не увенчалась успехом, что говорит о том, что публичная власть продвигает рекламные материалы в виде официальных сообщений в электронных СМИ, а у СМИ нет аргументов для отказа в их публикации.

Как и любой другой нормативный правовой акт, Федеральный закон «О рекламе» отражает определенный круг интересов и имеет определенные регулятивные особенности. Однако некоторые учреждения не подлежат регулированию и часто подпадают под действие культурного законодательства. Одним из таких примеров является регулирование неэтичной рекламы.

Вопрос регулирования социальной рекламы остается актуальным. Законодатель в п. 11 ст. 3 Федерального закона от 27 июля 2006 г. 149-ФЗ установил, что социальная реклама представляет собой информацию, адресованную неопределенному кругу лиц и направленную на достижение благотворительных и иных общественно полезных целей, а также обеспечение интересов государства. Исходя из определения социальной рекламы видно, что этот вид информации четко отделен от «коммерческой» рекламы, целью которой является продвижение товаров на рынке.

Многие специалисты сходятся во мнении об исключении социальной рекламы из предмета регулирования закона в силу ее принципиальных отличий от «коммерческой» рекламы. Данный вид учреждений следует отнести к законодательству, регулирующему благотворительную деятельность.

Еще одной проблемой регулирования рекламной сферы является идентификация рекламы в электронных СМИ. В этом случае негативными последствиями для ваших потребителей может стать отказ от требований по распознаванию электронных рекламных сообщений. Кроме того, законодатель не включил нормы, запрещающие прямое внимание потребителей рекламы к конкретному объекту рекламы, в целях поддержания и формирования интереса к нему без предварительного уведомления и размещение рекламы за плату под видом редакционно-информационного и авторского права.

На сегодняшний день реальной проблемой правового регулирования рекламной деятельности является размещение рекламы в сети Интернет.

Интернет — самая глобальная коммуникационная сеть, которая используется как средство поиска, обработки и передачи информации, состоящая из множества организационных, технических и программных средств, позволяющих одновременно передавать и получать значительно больший объем информации, представляющей интерес для граждан, чем объем одновременно передаваемой или получаемой информации, в случае использования иных средств связи с источниками информации.

Реклама сама по себе является специфическим видом информации. Поэтому при рассмотрении регулирования рекламы в сети Интернет необходимо прежде всего обратиться к положениям Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ.

Следовательно, в соответствии со ст. 10 распространение информации в Российской Федерации осуществляется свободно при соблюдении требований, установленных законодательством Российской Федерации. При этом информация, распространяемая без использования средств массовой информации, должна содержать достоверные сведения о ее владельце или о другом лице, распространяющем информацию, в форме и объеме, достаточных для идентификации этого лица. При этом важно определить, какие сведения, содержащиеся в рекламной информации, следует признать достоверными, а также достаточными для установления лица, распространяющего эти сведения.

Сегодня законодательство о рекламе предоставляет возможности для активной рекламы услуг и товаров посредством, так называемой скрытой рекламы. На мой взгляд, эффективным способом противодействия этому может стать обращение к органам саморегулирования.

Саморегулируемые организации, основанные на Международном кодексе рекламной практики, обязаны привлекать своих членов к ответственности за использование скрытой онлайн-рекламы.

Другим путем могла бы стать практическая реализация Европейской конвенции о трансграничном телевидении. Согласно ст. 13 Конвенции реклама обязана отличаться и выделяться от других программ путем прослушивания или просмотра. Она также запрещает скрытую рекламу, в частности представление услуг или товаров в программах, если это делается в рекламных целях.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод, что отсутствие ряда правовых норм (и, прежде всего, в Федеральном законе «О рекламе»), непосредственно регламентирующих правила распространения рекламной информации в сети Интернет, является очевидной проблемой. В связи с этим ситуация складывается таким образом, что сфера, в которой осуществляются рекламные мероприятия в полном объеме, фактически отделяется от сферы правового регулирования.

В целом, можно сделать вывод, что законодательство о рекламной деятельности нуждается в совершенствовании. На мой взгляд, стоит перенять опыт развитых зарубежных стран, в которых рекламная деятельность регулируется на достаточно высоком уровне. Однако это невозможно, пока не будут созданы необходимые условия для работы такого массивного механизма.

Саидов М. С.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Вопросы взаимодействия контрольно-надзорного органа с хозяйствующими субъектами в период перехода к риск-ориентированному подходу

Аннотация. Мотивом написания статьи стало внесение целого ряда существенных изменений в Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». В статье с использованием инструментария формально-юридического и системно-правового подходов исследованы результаты ослабления контрольного воздействия на юридических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, изменений сложившегося способа взаимодействия контрольно-надзорного органа с хозяйствующими субъектами путем введения каникул для субъектов малого и среднего предпринимательства и переход к риск-ориентированному подходу в государственном контроле. Также описаны критерии оценки по тяжести потенциальных негативных последствий возможного несоблюдения поднадзорными субъектами обязательных требований и критерий вероятности несоблюдения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязательных требований. Анализируется практика формирования реестра проверок с учетом уровня риска хозяйствующего субъекта, о процессах внедрения информационных систем транспортного контроля, основанных на методе риск-ориентированного подхода и позволяющих проводить дистанционный мониторинг субъектов, осуществлять бесконтактное взаимодействие с субъектами и принимать решения о мерах надзорного реагирования. Также в статье проведен анализ проведенных Ространснадзором плановых проверок и привлеченных к административной ответственности лиц в период с 2015 г. по настоящее время. Рассмотрена и оценена эффективность такой формы контрольно-надзорной деятельности, как плановые (рейдовые) осмотры транспортных средств, которые проводятся без взаимодействия с хозяйствующими субъектами. По результатам исследования определены направления дальнейшей научной проработки проблемы.

Ключевые слова: контрольно-надзорная деятельность, надзорные каникулы, риск-ориентированный подход, автомобильный транспорт и дорожное хозяйство.

Специалисты в сфере транспортного права вполне основательно отмечают, что, учитывая сложность, масштабность, изменчивость правоотношений, связанных с автотранспортной безопасностью, необходимость разработки научно-концептуальной и правовой основы применения правовых средств и методов в сфере обеспечения транспортной безопасности в целом, в конкретных областях транспортной деятельности, а также особо интересующей нас в рамках настоящего исследования безопасности автомобильного транспорта, в частности.

Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 246-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального кон-

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

троля»» внесен ряд изменений, оказавших кардинальное влияние на контрольно-надзорную деятельность, изменивших устоявшиеся методы взаимодействия с поднадзорными субъектами, достаточно подробно изученных специалистами, и ослабления контрольного воздействия на юридических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

К указанным изменениям, без сомнения, относятся введение так называемых надзорных каникул для субъектов малого и среднего предпринимательства и переход к риск-ориентированному подходу в государственном контроле, данный метод организации и осуществления контроля предназначен для оптимального использования трудовых, материальных и финансовых ресурсов надзорных органов, повышения качества администрирования выявленных правонарушений, а также для снижения издержек добросовестных представителей предпринимательского сообщества.

Внедрение нового подхода, с учетом предоставленных субъектам малого и среднего предпринимательства надзорных каникул, позволяет устранить практику формирования реестра проверок без учета уровня риска.

В период с 2014 г. по настоящее время количество плановых проверок поднадзорных субъектов снизилось практически в семь раз, в абсолютном показателе снижение составило практически 30 тыс. проверок. Ежегодно происходит значительное снижение количества плановых проверок, на 2020 г., с учетом риск-ориентированного подхода, запланировано 2530 проверок субъектов бизнеса.

Ввиду кардинального сокращения проводимых Ространснадзором плановых проверок получили ускорение процессы внедрения информационных систем транспортного контроля, основанных на методе риск-ориентированного подхода и позволяющих проводить дистанционный мониторинг субъектов, осуществлять бесконтактное взаимодействие с субъектами и принимать решения о мерах надзорного реагирования, о необходимости которого достаточно длительное время говорят представители транспортно-правовой науки.

Данные системы предусматривают сбор большого объема информации, которая учитывается при присвоении перевозчику категории риска.

Внедрение риск-ориентированного метода контроля (надзора) снижает уровень административного давления только на добросовестных участников транспортного процесса. Вместе с тем сокращение количества плановых проверок не говорит о снижении уровня контроля в целом, а лишь подразумевает перераспределение его в другие формы контроля, в том числе и рейдовые мероприятия, которые направлены на профилактику и выявление нарушений, допускаемых в процессе осуществления перевозок пассажиров и грузов. Указанные мероприятия проводятся в местах сосредоточения транспортных потоков и транспортно-пересадочных узлах, с учетом информации, поступающей из СМИ, обращений граждан и организаций.

Итак, классификация поднадзорных субъектов по категориям риска предусматривает критерии оценки по тяжести потенциальных негативных последствий возможного несоблюдения поднадзорными субъектами обязательных требований и критерий вероятности несоблюдения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязательных требований. Данные критерии включают в себя:

- аварийные события — в нашем случае дорожно-транспортные происшествия;
- количество вступивших в законную силу постановлений о назначении административного наказания.

Для работы по присвоению риска подконтрольным субъектам, которых на сегодня составляет более 243 тыс., использовались данные, полученные в автоматизированной системе статистической отчетности «Мониторинг». При этом идет активная работа по расширению количества рассчитываемых автоматически показателей по данным отраслевых информационных систем.

Все это позволило обосновать необходимость классификации субъектов надзора по потенциальному риску причинения вреда для организации плановых контрольно-надзорных мероприятий.

Периодичность проведения плановых проверок непосредственно зависит от категории риска. Так для субъектов транспортного контроля предусмотрено следующее проведение плановых проверок:

- высокий риск — один раз в год (ДТП с причинением вреда и жизни и (или) здоровью людей)
- значительный риск — один раз в три года (ДТП без причинения вреда жизни и здоровью);
- средний риск — не более одного раза в пять лет (лица, имеющие в течение трех лет 15 и более штрафов);
- низкий риск — не более одного раза в десять лет (при отсутствии штрафов).

Стоит отметить, что критерии отнесения деятельности лицензиатов (перевозка пассажиров автобусами) имеет балльную систему расчета категорий риска и в первую очередь основывается на дорожно-транспортных происшествиях с пострадавшими и количеством штрафов. Вместе с тем, для предприятий с низким риском плановые проверки не производятся.

В целях определения категории риска хозяйствующих субъектов, Ространснадзор в основном использует сведения, имеющиеся в собственных информационных системах, в связи с чем присваиваемые категории риска зачастую ниже реальных.

Распределение категорий риска организаций, осуществляющих лицензионные виды деятельности, выглядят следующим образом: высокий риск — 0,2%; значительный риск — 0,3%; средний риск — 3,7%; низкий риск — 95,8%. На текущий момент общее количество лицензиатов составляет 56 800.

В 2023 г. запланированы проверки предприятий осуществляющих перевозку пассажиров и иных лиц автобусами в рамках лицензионного контроля, по результатам которых, категории риска будут скорректированы. Также будут учтены сведения, полученные от других контрольно-надзорных органов.

Начиная с 2018 г. Ространснадзор не рассматривает количество составленных материалов и суммы наложенных штрафов в качестве основных показателей деятельности, но использует их, как индикативные, при построении матрицы рисков. Низкий уровень — (не требующий вмешательства), допустимый риск — (проверки раз в три года) и критический риск — (ежегодные проверки). Хочется обратить внимание, что это не «палочный подход», а оценка вероятной добросовестности хозяйствующих субъектов по результатам предшествующих проверок и иных сведений, находящихся в распоряжении контрольных органов.

Следует отметить, что количество жалоб на перевозчиков от потребителей услуг — пассажиров, не снижается, и, в основной своей массе, факты, указанные в обращениях, подтверждаются.

В целях снижения административного давления на бизнес, наиболее частой формой контрольно-надзорной деятельности являются плановые (рейдовые) осмотры транспортных средств, которые проводятся без взаимодействия с хозяйствующими субъектами.

Предметом указанных осмотров является соблюдение требований, предъявляемых к транспортному средству, в том числе используемому для перевозок пассажиров, а также наличие у водителя установленного пакета документов.

При проведении рейдовых мероприятий составляется акт осмотра транспортного средства, в котором отражаются результаты мероприятия, и, в случае нарушений требований законодательства, составляются материалы по привлечению водителя в установленном порядке к административной ответственности.

Далее, при наличии оснований, возбуждается административное расследование, по результатам которого принимается решение о привлечении виновных лиц к ответственности либо прекращение расследования.

Как показывает статистика, основной бич нарушений (режим труда и отдыха, перевес и т.п.) устранить объекту надзора самостоятельно на месте, как правило, не представляется возможным.

Анализ выявленных нарушений показывает, что до 2018 г. прослеживался рост количества таких выявленных правонарушений, совершенных юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями.

В целях исполнения постановления Правительства РФ от 17 августа 2016 г. № 806 «О применении риск-ориентированного подхода при организации отдельных видов государственного контроля (надзора) и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» Ространснадзором разработан сводный план и определены общие принципы отнесения подконтрольных субъектов к категориям риска.

Результаты контрольных мероприятий, проводимых в 2022 г, свидетельствует о снижении выявленных нарушений (на основе показателей за 10 месяцев 2022 г.). В основной своей массе снижение количества выявленных правонарушений обусловлено проходившей кампанией по лицензированию предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров в I и II квартале 2022 г. и говорит о повышении добросовестности хозяйствующих субъектов.

Также следует отметить, что большинство неправильно воспринимают определение транспортного контроля, сопоставляя его с лицензионным.

Вместе с тем, ни транспортный контроль, ни весовой и габаритный контроль не попадают под положения Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». Именно поэтому он не подпадает под контроль, основанный на риск-ориентированной модели.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод о значительном снижении административной нагрузки на законопослушных перевозчиков.

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

Проблемы цифровизации перевозок железнодорожным транспортом

Аннотация. Предмет исследования: нормы административного, гражданского законодательства и актов органов исполнительной власти в сфере цифровизации железнодорожных перевозок, локальные нормативно-правовые акты, практическая сторона применения цифровизации на железнодорожном транспорте и ее проблематика. Объект исследования: проблемы, складывающиеся при осуществлении цифровизации, и пути их решения. Автором рассматриваются отдельные нормативно-правовые акты, закрепляющие основные понятия, а также порядок проведения цифровизации на железнодорожном транспорте. В процессе создания статьи прослеживается использование общенаучных, частных методов, таких как диалектический, исторический, структурно-системный, сравнительно-правовой, статистический и логический. Основные выводы исследования: обоснование необходимости создания нормативной базы для успешного проведения цифровизации перевозок на железнодорожном транспорте. Необходимость решения проблем, возникающих при проведении цифровизации, а также иных проблем, присущих непосредственно железнодорожному транспорту и мешающих проведению цифровизации

Ключевые слова: цифровизация; проблемы цифровизации; автоматизация; железнодорожные перевозки; грузовые перевозки; нормативное закрепление; гражданское право.

Цифровизация — это сравнительно новое явление в экономической жизни и жизни общества в целом, срок существования этого феномена не превышает нескольких лет. Тем не менее, даже без детального анализа сложно не заметить, что уже сейчас цифровизация оказывает существенное влияние на национальную экономику и ее отдельные отрасли, на взаимодействие национальной экономики с другими экономиками в масштабах планеты

Процесс цифровизации не обошел стороной и транспортную отрасль. Транспортные перевозки превыше всех прочих отраслей необходимо постоянно совершенствоваться: повышать скорость, качество, удобство обслуживания пассажиров и перевозки грузов. Это было бы невозможно без модернизации подходов к управлению на железнодорожном транспорте и внедрения новых инновационных и высокоэффективных транспортно-логистических услуг.

На пути проведения полной цифровизации на транспорте стоит множество нерешенных проблем. Проблемы технического характера также отягощены тем, что транспортное право в целом, представляет собой комплексную отрасль законодательства, сочетающую в себе нормы нескольких отраслей права, которые регулируют различные по своему видовому содержанию общественные отношения. Следовательно, процесс цифровизации на железнодорожном транспорте затрагивает многие отрасли права, такие как: гражданское, административное, уголовное, таможенное и многие другие отрасли и подотрасли права.

Ключевым законодательным актом по вопросам цифровизации, на данный момент является «Национальная программа «Цифровая экономика российской Федерации».

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

Именно этот акт, определяет основополагающие положения о проводимой в России цифровизации. Эта программа ставит своими целями создание условий для развития информационного общества в Российской Федерации: повышение благосостояния, качества жизни граждан Российской Федерации за счет повышения доступности и улучшения качества товаров и услуг, производимых с использованием современных цифровых технологий, повышения информированности и цифровой грамотности граждан, улучшения качества и доступности государственных услуг для граждан, а также безопасности как внутри страны, так и за ее пределами.

Следует также обозначить особый правовой статус субъектов транспортных отношений. Железнодорожное полотно, прилегающие к ним территории, станции и прочие объекты инфраструктуры находятся в собственности холдинга «РЖД», являющегося практически полным монополистом на всей территории РФ. Холдинг «РЖД» обладает особым правовым статусом, поскольку, несмотря на статус акционерного общества, у него один акционер — Российская Федерация. Капитализация холдинга «РЖД» происходит за счет дохода с осуществляемой акционерным обществом деятельности, а также за счет реализации ценных бумаг, выпускаемых этой компанией, в частности облигациями.

По этой причине при обсуждении вопросов цифровизации на железнодорожном транспорте помимо существующих нормативно-правовых актов органов исполнительной власти следует также обращать особое внимание на локальные нормативные акты холдинга «РЖД». Исходя из огромного влияния этого акционерного общества на рынок железнодорожных перевозок, его локальные акты имеют существенное значение при обсуждении цифровизации в этой отрасли.

Поднимая вопрос о деятельности холдинга «РЖД» в направлении проведения цифровизации, стоит отметить, что сейчас его усилия направлены, помимо внедрения в организации инновационных технологий, на изменение корпоративной культуры, повышение эффективности и формирование новых бизнес-процессов, а также на расширение набора предлагаемых рынку услуг.

Холдинг «РЖД», как и другие компании, начал действовать в соответствии с принятой стратегией цифровой трансформации. В целях ее реализации акционерное общество 28 октября 2019 г. утвердило Стратегию цифровой трансформации компании до 2025 года.

В рамках принятой холдингом «РЖД» программы основной заявленной концепцией является то, что для совершенствования функционирования организации необходим переход к автоматизированным системам, обеспечивающим принятие персоналом эффективных решений и создающим возможность управления транспортными процессами в реальном времени путем моделирования и прогнозирования ситуаций, возникающих при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом. Реализация программы станет возможной при внедрении и применении автоматизированной системы на базе использования новейших научных разработок в области динамического управления бизнес-процессами с использованием искусственного интеллекта, а также с ориентацией на повышение качества оказываемых транспортных услуг. Таким образом, новые технологии приведут к повышению эффективности транспортной отрасли и экономики страны в целом.

Для перечисленных выше целей и достижения поставленных стратегией задач, в холдинге «РЖД» происходит формирование восьми цифровых платформ, представляющих собой комплексы взаимосвязанных технологических решений для взаимодействия участников транспортного рынка. В их числе представлены следующие платформы:

- мультимодальных пассажирских перевозок;
- мультимодальных грузовых перевозок;

- транспортно-логических узлов;
- оператора линейной инфраструктуры;
- логического оператора электронной коммерции;
- управления перевозочным процессом;
- тягового подвижного состава;
- непроизводственных процессов.

В ходе реализации стратегии, применяются разнообразные инновационные технологии наиболее востребованными из которых, можно считать: *BigData*, *BlockChain*, создание интеллектуальных систем, технологии *VR* и *AR*, технологии беспроводной связи.

Холдинг «РЖД» ставит своей целью формирование цифровой корпоративной культуры. Основными направлениями являются: обучение и подготовка сотрудников, непосредственно осуществляющих цифровую трансформацию, создание института «агентов изменений», который представляет собой отдельных сотрудников, обучающих других сотрудников, участие в мероприятиях по управлению изменениями, осуществление мониторинга процесса цифровой трансформации, обобщение передового опыта и его последующая передача.

Помимо стратегии цифровой трансформации, существуют и иные акты, затрагивающие проблемы цифровизации на железнодорожном транспорте, в частности, к одному из таких актов относится Национальная экономическая стратегия на период до 2030 года. Документ определяет стратегические приоритеты экономического развития России, пути и задачи по их достижению.

В этом акте к одним из направлений стратегического развития государства отнесено превращение России в логистический и производственный хаб, обеспечивающий потребности экономики в реализации экспортного и транзитного потенциала. На пути к этой цели ключевая роль делегирована железнодорожному транспорту, раскрыты проблемы его стабильного функционирования, вызванные в значительной степени катастрофической изношенностью железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава и отсутствием финансовых ресурсов для их своевременного и полноценного обновления. Для решения этой проблемы сформированы следующие задачи:

- 1) разработка обновленной версии Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и подзаконных нормативно-правовых актов для его реализации;
- 2) создание и поддержание конкурентного рынка железнодорожных перевозок;
- 3) замена и улучшение железнодорожного подвижного состава;
- 4) создание железнодорожного фонда,
- 5) капитальный ремонт железнодорожных путей, а также других элементов железнодорожной инфраструктуры;
- 6) улучшение качества пассажирских железнодорожных перевозок, внедрение соответствующей системы управления;
- 7) борьба с разукрупнением подвижного состава и кражей грузов;
- 8) повышение уровня безопасности железнодорожных перевозок;
- 9) проведение электрификации на отдельных участках железных дорог, где это является экономически обоснованным, для строительства высокоскоростных железных дорог;
- 10) обеспечение улучшения качества и доступности железнодорожных перевозок для маломобильных групп населения.

В рамках этой стратегии уделено внимание и вопросам развития цифровой экономики. Процесс ускорения цифровизации бизнеса и общества планируется обеспечить за счет:

- 1) акселерации экономической деятельности;

- 2) трансформации ресурсных секторов экономики в высокопроизводительные, интеллектуальные и конкурентоспособные;
- 3) повышения эффективности и качества функционирования отдельных сфер общества;
- 4) создание возможностей для реализации человеческого капитала, развитие инновационных, креативных и цифровых индустрий.

Несмотря на важность решения поставленных задач, в указанных выше стратегиях, не отражены инструменты наращивания инновационного потенциала предприятий железнодорожного транспорта и обеспечения цифровой трансформации их бизнес-процессов. Успехи холдинг «РЖД» в цифровой трансформации носят фрагментарный характер. Тем не менее акционерное общество имеет ряд успехов в рамках проведения цифровизации. К ним можно отнести: транспортный портал rzd.ru, объединивший цифровые транспортные сервисы, внедрение автоматизированной системы управления процессами материально-технического обеспечения. В том числе переход на систему электронного документооборота, реализация билетов цифровым путем и иные успешные проекты в рамках осуществления инновационного развития.

Не менее важной проблемой является то, что на текущий момент невозможно обеспечение должного уровня закрытого производства инновационных технологий, заявленного в программах. Создание и внедрение инновационных технологий происходит в открытом порядке, в частности, с использованием зарубежных наработок в данной области. Тем не менее внедряются и собственные отечественные инновационные разработки в сфере железнодорожных перевозок.

Степещенков А. Е.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Вопросы организации транспортной безопасности в Российской Федерации

Аннотация. В настоящей статье представлен анализ законодательного обеспечения состояния национальной безопасности в транспортной сфере в Российской Федерации. Автором предпринята попытка определить, установленные законодательством национальные интересы в транспортной сфере, выявить факторы, создающие угрозу этим интересам, а также проанализировать законодательство, регулирующее отношения в сфере транспортной безопасности. Рассматриваются основные нормативные правовые акты, регулирующие транспортную безопасность и подзаконные нормативные акты. Проанализирована научная проблематика обеспечения транспортной безопасности и выделены основные системные вопросы. Рассмотрен общий аспект участия прокурора в обеспечении транспортной безопасности в Российской Федерации. По результатам исследования сформулированы предложения о необходимости дальнейшего совершенствования законодательства в сфере транспортной безопасности.

Ключевые слова: право; транспортная безопасность; национальные интересы; транспорт; безопасность.

Россия — одна из крупнейших стран мира, имеющая наиболее протяженную сухопутную и морскую границу. При этом экономический, научно-технический потенциал и уникальное географическое положение позволяет Российской Федерации играть ключевую роль в современном мире.

В тоже время дальнейшее экономическое развитие и лидерство России невозможно без развитой транспортной структуры, позволяющей создавать транспортно-логистические маршруты, столь важные для развития экономического потенциала и передвижения населения внутри страны.

Надежное обеспечение транспортной безопасности стало сегодня для многих стран мира, в том числе и для Российской Федерации, одной из самых актуальных задач, что обусловлено целым рядом факторов, выделяемым специалистами:

— беспрецедентной эскалацией терроризма и диверсий на транспорте, применением со стороны структур внутригосударственного и международного терроризма новых, особо опасных способов совершения диверсионных актов (массовое использование террористов-смертников и транспортных средств как орудие диверсии);

— активизацией национальных и транснациональных форм организованной преступности, специализирующихся на незаконных внешнеэкономических операциях, контрабанде, нелегальной миграции, использующих транспортные артерии в своих преступных целях;

— тесным переплетением терроризма с международным наркобизнесом – главным его финансовым источником (деятельность по повышению уровня транспортной безопасности аккумулирует в себе не только противодействие незаконному обороту наркотиков, но и пресечение контрабанды оружия, боеприпасами, взрывчатыми веществами, средствами осуществления диверсионных актов);

— нарастанием на российском транспорте числа аварий и других чрезвычайных ситуаций, обусловленных не только нарушением правил эксплуатации технических си-

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

стем, но и физическим состоянием самих этих систем, высокой степенью износа и их техническим несовершенством;

— непрерывным ростом иных форм неправомерного вмешательства в функционирование транспортного комплекса (блокирование транспортных путей, транспортных средств, хищения и хулиганство на транспорте и т.п.), что приводит к авариям и дестабилизации его работы.

Именно поэтому в структуре национальных интересов Российской Федерации особое место занимают интересы национальной безопасности страны, неотъемлемой составной частью которой являются интересы транспортной безопасности.

Вопросам транспортной безопасности на различных видах и уровнях транспорта в научном сообществе всегда уделялось особое внимание и рассматривалась проблематика обеспечения транспортной безопасности на автомобильных, железнодорожных, включая метрополитен, и иных видах транспорта.

Основным государственным документом стратегического планирования, который определяет национальные интересы и приоритеты Российской Федерации, а также формулирует на долгосрочную перспективу обеспечение национальной безопасности и устойчивого развития, является Стратегия национальной безопасности, утвержденная Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», определяющая следующие виды национальных интересов:

1) сбережение народа России, развитие человеческого потенциала, повышение качества жизни и благосостояния граждан;

2) защита конституционного строя, суверенитета, независимости, государственной и территориальной целостности Российской Федерации, укрепление обороны страны;

3) поддержание гражданского мира и согласия в стране, укрепление законности, искоренение коррупции, защита граждан и всех форм собственности от противоправных посягательств, развитие механизмов взаимодействия государства и гражданского общества;

4) развитие безопасного информационного пространства, защита российского общества от деструктивного информационно-психологического воздействия;

5) устойчивое развитие российской экономики на новой технологической основе;

6) охрана окружающей среды, сохранение природных ресурсов и рациональное природопользование, адаптация к изменениям климата;

7) укрепление традиционных российских духовно-нравственных ценностей, сохранение культурного и исторического наследия народа России;

8) поддержание стратегической стабильности, укрепление мира и безопасности, правовых основ международных отношений.

Стоит отметить, что в Стратегии национальной безопасности транспорт и транспортная безопасность хотя прямо не выделены в систему видов национальных интересов, но именно этот документ лег в основу формирования Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р и являющейся главным отраслевым стратегическим документом развития транспортной сферы в России.

Указанное обстоятельство еще раз подтверждает, что современный этап развития российского общества характеризуется возрастающей ролью транспортной сферы. Являясь его системообразующим фактором, она активно влияет на состояние экономической, политической, оборонной и других составляющих безопасности Российской Федерации.

Согласно Принципу 3 «Обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной инфраструктуры, поддержание ее нормативного состояния» Транспорт-

ной стратегии основной целью в сфере транспорта является приведение инфраструктуры Единой опорной сети в нормативное состояние к 2035 г. вне зависимости от принадлежности объекта инфраструктуры к тому или иному уровню управления (федеральный, региональный или муниципальный), а также повышение систем безопасности.

В то же время достижение указанных показателей, в том числе в сфере транспортной безопасности невозможно без единого системного и законодательного регулирования в указанной сфере.

Одним из документов, призванных урегулировать вопросы транспортной безопасности, является Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее — Закон о транспортной безопасности), целями которого являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

В развитие Закона о транспортной безопасности изданы приказы Минтранса России, определяющих вопросы, касающиеся порядка и правил обеспечения транспортной безопасности, в том числе:

— от 5 октября 2020 г. № 409 «Об утверждении порядка получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности»;

— от 15 ноября 2010 г. № 248 «Об утверждении Отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства»;

— от 15 сентября 2020 г. № 377 «Об утверждении Порядка ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»;

— от 2 июля 2021 г. № 225 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации»;

— от 1 ноября 2021 г. № 370 «О Порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации».

Между тем действующая в стране государственная система мер по обеспечению безопасности на транспортных объектах, применяемые методы, приемы и средства защиты граждан и среды обитания в случаях чрезвычайных происшествий на транспорте не в полной мере адекватны существующим и потенциальным угрозам.

Решение указанных проблем возложено в том числе и на органы прокуратуры Российской Федерации, являющихся в соответствии с Федеральным законом от 17 января 1992 г. № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации» единой федеральной централизованной системой органов, осуществляющих надзор за соблюдением Конституции Российской Федерации и исполнением законов, надзор за соблюдением прав и свобод человека и гражданина, уголовное преследование в соответствии со своими полномочиями, а также выполняющих иные функции.

Очевидно, что безопасность на транспорте может быть обеспечена исключительно при условии исполнения законов в соответствующей области. Надзор за исполнением законов является ведущей отраслью прокурорского надзора, который осуществляет прокуратура РФ.

Таким образом национальные интересы в сфере транспортной сферы обеспечиваются различными институтами органов государственной власти, как осуществляющими правоприменительную и законодательную деятельность, так и деятельность в сфере надзора за исполнением законодательства. При этом дальнейшее развитие вопросов транспортной безопасности должно осуществляться консолидированно всеми участниками государственного регулирования, а также с привлечением общественных организации и представителей академического сообщества.

Талыбова Ч. В.

магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Защита деловой репутации субъектов предпринимательской деятельности при осуществлении государственного контроля (надзора)

Аннотация. Предметом рассмотрения в настоящей статье является понятие деловой репутации применительно к юридическим лицам. Причем деловая репутация рассмотрена не только в контексте самого органа государственной власти, но и тех юридических лиц, с которыми они взаимодействуют в процессе осуществления своей деятельности.

Ключевые слова: деловая репутация; государственный контроль (надзор); объекты гражданских прав; нематериальные блага; моральный вред.

Объектами гражданских прав, соответственно, и объектами защиты являются нематериальные блага (ст. 150 Гражданского кодекса Российской Федерации, далее по тексту — ГК РФ), в числе которых названа деловая репутация. Как и граждане, юридические лица обладают определенными нематериальными благами, присущими каждому из них в большей или меньшей степени.

ГК РФ в качестве объектов гражданских прав называет такие нематериальные блага, как жизнь и здоровье, достоинство личности, личная неприкосновенность, честь и доброе имя, деловая репутация, неприкосновенность частной жизни, личная и семейная тайна, право свободного передвижения, выбора места пребывания и жительства, право на имя, право авторства. Приведенный перечень не является исчерпывающим, на что указывает норма части первой ст. 150 ГК РФ, в которой используется формулировка «иные личные неимущественные права и другие нематериальные блага».

Моральный вред означает физические и нравственные страдания, поэтому, исходя из положений ст. 151 ГК РФ, использовать данный способ защиты могут только граждане при нарушении их личных неимущественных прав либо нематериальных благ. При нарушении имущественных прав моральный вред подлежит компенсации лишь в случаях, когда это прямо предусмотрено законом (см., например, ст. 15 Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей»). Моральный вред возмещается в денежной форме в размере, устанавливаемом судом. Основания компенсации морального вреда и обстоятельства, учитываемые при определении ее размера, закреплены в ст. 151 и 1099—1101 ГК РФ.

По статистике большинство исков, связанных с нарушениями чести, достоинства и деловой репутации граждан, имеют своим основанием распространение не соответствующих действительности порочащих сведений, то есть диффамацию.

ГК РФ ввел в гражданско-правовой оборот термин «доброе имя». Вместе с тем, что входит в содержание этого термина, законодатель не определил. Казалось бы, что имя как таковое является лишь средством индивидуализации личности. Вместе с тем в ст. 19 ГК РФ формулируются основные принципы осуществления права на имя, а также порядок и способы защиты этого права. Так, п. 5 ст. 19 ГК РФ гласит, что вред, причиненный гражданину в результате неправомерного использования его имени, подлежит возмещению в соответствии с ГК РФ. При искажении либо использовании имени граж-

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

данина способами или в форме, которые затрагивают его честь, достоинство или деловую репутацию, применяются правила, предусмотренные ст. 152 ГК РФ. В соответствии со ст. 150 ГК РФ доброе имя входит в перечень нематериальных благ.

Понятие «деловая репутация» можно рассматривать как элемент понятия «доброе имя». Если репутация — это сложившееся о лице мнение, основанное на оценке общественно значимых его качеств, то деловая репутация — оценка профессиональных качеств. Деловая репутация — это сопровождающееся положительной оценкой общества отражение деловых качеств лица в общественном сознании. Сами понятия «общественное мнение», «общественное сознание» трактуются как специфические явления духовной составляющей общественных отношений, определенного уровня сознания общественного устройства. При этом деловой репутацией может обладать любой субъект, способный вести деловую деятельность, т.е. как любое физическое лицо, включая лиц, занимающихся предпринимательской деятельностью, так и юридическое лицо любой организационно-правовой формы.

Таким образом, деловая репутация представляет собой позитивное отношение общественного сознания к профессиональным, деловым качествам юридического лица или конкретного гражданина. Встречается мнение, согласно которому «деловая репутация» рассматривается как определенный «набор качеств и оценок, с которыми их носитель ассоциируется в глазах своих контрагентов, клиентов, потребителей, коллег по работе, поклонников (для шоу-бизнеса), избирателей (для выборных должностей) и персонифицируется среди других профессионалов в этой области деятельности». Деловая репутация, ее положительная или отрицательная оценка обществом, зависит от многих факторов, но умаление деловой репутации юридического лица затрагивает интересы и его самого, как субъекта предпринимательской деятельности, так и всего коллектива его сотрудников.

Проблема гражданско-правовой защиты деловой репутации является одной из самых актуальных проблем в связи с осуществлением предпринимательской деятельности, так как именно при современном состоянии научно-технического прогресса ощущается столкновение свободы слова и права на защиту чести, достоинства, репутации. Прежде всего, это связано с активным развитием средств коммуникаций, глобальной информационной сети Интернет, ведь информация, размещаемая органами государственной власти по результатам проведенных контрольных (надзорных) мероприятий в средствах массовой информации, электронных ресурсах Интернет, также может представлять угрозу деловой репутации субъектов предпринимательской деятельности.

Статья 1027 ГК РФ уравнивает деловую репутацию с объектами исключительных прав, а ст. 1042 ГК РФ отождествляет деловую репутацию с имуществом, возможным объектом права собственности и приравнивает ее к предмету договорных обязательств. С точки зрения экономической составляющей деловая репутация организации представляет собой нематериальный актив с минимальной ликвидностью, под которой понимается способность быть обмененным на деньги без потери стоимости, и направленный на достижение прибыли. Положительной репутацией принято считать часть рыночной стоимости компании, надбавку к цене компании, которая формируется посредством представления о ней как о субъекте экономической деятельности в конкретных экономических условиях. Представления о предприятии формируются из восприятия (оценки) организации теми, кто вступает с данной организацией в экономические отношения. Оценки создаются на основе информации о различных сторонах деятельности организации.

Как мы видим, в состав комплекса субъективных прав участников предпринимательской деятельности входит такое неимущественное благо как деловая репутация, которой может быть нанесен ущерб в результате незаконных действий государствен-

ных органов и должностных лиц, осуществляющих контрольные (надзорные) функции. Данный вывод подтверждается материалами судебной практики.

В своем Определении от 4 декабря 2003 г. № 508-О Конституционный Суд РФ разъяснил, что согласно ч. 1 ст. 46 Конституции РФ каждому гарантируется судебная защита его прав и свобод. Право на судебную защиту по своей правовой природе может принадлежать как физическим, так и юридическим лицам. При этом оно выступает гарантией других конституционных прав — в частности, права свободно использовать свои способности и имущество для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности (ч. 1 ст. 34 Конституции РФ) и права иметь в собственности, владеть, пользоваться и распоряжаться имуществом как единолично, так и совместно с другими лицами (ч. 2 ст. 35 Конституции РФ), — которые распространяются на юридические лица в той степени, в какой эти права по своей природе могут быть к ним применимы.

Как подчеркивается в ст. 10 Конвенции о защите прав человека и основных свобод 1950 г., ратифицированной Российской Федерацией, признание за каждым права на свободное выражение своего мнения ограничивается определенными формальностями, условиями, ограничениями или санкциями, которые предусмотрены законом и необходимы в демократическом обществе в интересах, в том числе, защиты репутации или прав других лиц, предотвращения разглашения информации, полученной конфиденциально.

В п. 1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 февраля 2005 г. № 3 «О судебной практике по делам о защите чести и достоинства граждан, а также деловой репутации граждан и юридических лиц» обращалось внимание судов на то, что деловая репутация юридических лиц выступает одним из условий их успешной деятельности.

Деловая репутация субъекта предпринимательской деятельности, как правило, складывается из суждений о производимых или реализуемых им товарах, выполняемых работах, оказываемых услугах, о деятельности его органов, филиалов, представительств, работников, успешности ведения судебных процессов. Проявлением деловой репутации следует считать и наличие большой клиентской базы. Конкретных способов документирования деловой репутации юридического лица законодательство РФ не содержит. В литературе называются три распространенных способа подтверждения деловой репутации организации или индивидуального предпринимателя. Торгово-промышленная палата РФ ведет реестр надежных партнеров. Включение субъекта предпринимательской деятельности в таком информационном ресурсе без сомнений свидетельствует о солидной деловой репутации организации. Кроме того, о деловой репутации может свидетельствовать членство субъекта предпринимательской деятельности в составе какого-либо объединения предпринимателей, которые, как правило, существуют в форме некоммерческих организаций. Также определенным доказательством положительной деловой репутации юридического лица можно считать его кредитную историю — информацию об исполнении им как заемщиком принятых на себя обязательств по договорам займа (кредита), хранящуюся согласно Федеральному закону от 30 декабря 2004 г. № 218-ФЗ «О кредитных историях» в бюро кредитных историй.

По нашему мнению, в настоящее время можно говорить и о четвертом способе подтверждения деловой репутации субъектов предпринимательской деятельности, непосредственно связанном с реализацией контрольно-надзорной функции государства. Таким способом должны выступать положительные итоги проверок деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении органами власти государственного контроля (надзора). В случае негативных результатов мероприятий по контролю (надзору), когда информация о них размещается в средствах массовой информации, в том числе на официальных сайтах государственных органов,

осуществляющих контроль (надзора), уровень деловой репутации субъектов предпринимательской деятельности, несомненно, снижается.

В том случае, когда юридические лица и индивидуальные предприниматели не согласны с оценками, даваемыми их деятельности органами государственного контроля (надзора), они предпринимают попытки защитить свою деловую репутацию через обращение в арбитражные суды с требованиями признать несоответствующими действительности и порочащими деловую репутацию сведений.

Если сведения, порочащие деловую репутацию, распространены в средствах массовой информации, они должны быть опровергнуты в тех же средствах массовой информации. Если указанные сведения содержатся в документе, исходящем от организации, такой документ подлежит замене или отзыву. Порядок опровержения в иных случаях устанавливается судом.

В соответствии со ст. 10 Конвенции о защите прав человека и основных свобод и ст. 29 Конституции РФ, гарантирующими каждому право на свободу мысли и слова, а также на свободу массовой информации, позицией Европейского суда по правам человека при рассмотрении дел о защите чести, достоинства и деловой репутации следует различать имеющие место утверждения о фактах, соответствие действительности которых можно проверить, и оценочные суждения, мнения, убеждения, которые не являются предметом судебной защиты в порядке ст. 152 ГК РФ, так как, являясь выражением субъективного мнения и взглядов ответчика, последние не могут быть проверены на предмет соответствия их действительности (абз. 3 п. 9 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 февраля 2005 г. № 3 «О судебной практике по делам о защите чести и достоинства граждан, а также деловой репутации граждан и юридических лиц»).

Как указывается в п. 7 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 февраля 2005 г. № 3, по делам данной категории необходимо иметь в виду, что обстоятельствами, имеющими в силу ст. 152 ГК РФ значение для дела являются: факт распространения ответчиком сведений об истце, порочащий характер этих сведений и несоответствие их действительности. При отсутствии хотя бы одного из указанных обстоятельств иск не может быть удовлетворен судом.

При этом под распространением сведений, порочащих честь и достоинство граждан или деловую репутацию граждан и юридических лиц, следует понимать опубликование таких сведений в печати, трансляцию по радио и телевидению, демонстрацию в кинохроникальных программах и других средствах массовой информации, распространение в сети Интернет, а также с использованием иных средств телекоммуникационной связи, изложение в служебных характеристиках, публичных выступлениях, заявлениях, адресованных должностным лицам, или сообщение в той или иной, в том числе устной, форме хотя бы одному лицу. Не соответствующими действительности сведениями являются утверждения о фактах или событиях, которые не имели места в реальности во время, к которому относятся оспариваемые сведения. Также высшая судебная инстанция указывает, что порочащими, в частности, являются сведения, содержащие утверждения о нарушении гражданином или юридическим лицом действующего законодательства, совершении нечестного поступка, неправильном, неэтичном поведении в личной, общественной или политической жизни, недобросовестности при осуществлении производственно-хозяйственной и предпринимательской деятельности, нарушении деловой этики или обычаев делового оборота, которые умаляют честь и достоинство гражданина или деловую репутацию гражданина либо юридического лица.

Согласно абз. 5 п. 9 вышеназванного постановления Пленума Верховного Суда РФ лицо, которое полагает, что высказанное оценочное суждение или мнение, распространенное в средствах массовой информации, затрагивает его права и законные ин-

тересы, может использовать предоставленное ему п. 3 ст. 152 ГК РФ и ст. 46 Закона РФ от 27 декабря 1991 г. № 2124-1 «О средствах массовой информации» право на ответ, комментарий, реплику в том же средстве массовой информации в целях обоснования несостоятельности распространенных суждений, предложив их иную оценку. Оценочные суждения, мнения, убеждения, как результат психофизической деятельности, не могут быть проверены на предмет их соответствия действительности, так как являются выражением субъективного мнения и взглядов ответчика. В силу этого оценочные суждения, мнения не являются предметом судебной защиты в порядке ст. 152 ГК РФ.

Так, например, оценочным суждением (мнением), не содержащим утверждения о факте, не являющимся предметом судебной защиты и не подлежащим опровержению, Арбитражный суд Кировской области посчитал словесное выражение «убыточное предприятие» в отношении истца.

Указанное суждение сформулировала редакция средства газеты на основании информации Управления налоговой службы по Кировской области. Кроме того, по мнению суда, термин «убыточное предприятие» в полной мере не может быть отнесено к сведениям, носящим порочащий характер, поскольку прямо не свидетельствует о недобросовестности истца при осуществлении производственно-хозяйственной и предпринимательской деятельности, нарушении деловой этики или обычаев делового оборота (решение Арбитражного суда Кировской области от 27 мая 2009 г. № А28-1014/2009 40/19).

Деловая репутация субъектов предпринимательской деятельности неразрывно связана с их субъективными правами и интересами, так как ее ущемление или утрата влекут за собой потерю нормальных общественных связей, а значит, и утрату определенного статуса в их правоотношениях с другими субъектами. Деловая репутация является важнейшей социально-правовой ценностью и потребностью для любого государства и общества и нуждается в соответствующей законодательной защите, в том числе гражданско-правовыми способами.

Гражданское право до момента нарушения чести и достоинства или деловой репутации личности, иного субъекта охраняет эти личные неимущественные отношения путем возложения всеобщей обязанности воздерживаться от их нарушения. Только с момента их нарушения нормы гражданского права способны регулировать возникшие отношения. Таким образом, право на деловую репутацию является абсолютным субъективным правом ввиду того, что субъективному праву управомоченного лица корреспондирует обязанность неопределенного круга лиц. Суть этой всеобщей обязанности заключается в воздержании от посягательств на деловую репутацию индивида или юридического лица.

При рассмотрении конкретного дела Конституционный Суд РФ указал на возможность применения ст. 151 ГК РФ в отношениях, имеющих публично-правовую природу, в том числе при неисполнении публичными образованиями — Российской Федерацией, субъектами РФ и муниципальными образованиями вынесенных в отношении них судебных решений о взыскании бюджетных средств. Исключение данной статьи в системе действующего гражданско-правового регулирования из механизма обеспечения реального исполнения судебных решений, то есть понимание ее положений как увязывающих возможность компенсации за счет казны морального вреда в случаях неисполнения судебных решений, возлагающих обязанности на органы публичной власти, с введением специального законодательного регулирования, приводило бы к нарушению прав граждан, гарантируемых ст. 15 (ч. 4) и 46 (ч. 1 и 2) Конституции РФ, и, в конечном счете, — к нарушению международных обязательств Российской Федерации по Конвенции о защите прав человека и основных свобод.

Вопрос о возможности взыскания в пользу юридического лица, в том числе осуществляющего предпринимательскую деятельность, компенсации вреда, причиненно-

го его деловой репутации в денежной форме (по аналогии с компенсацией морального вреда, причиненного физическим лицам), является спорным в современной цивилистике. Позиция высших судебных инстанций по вопросу о том, может ли моральный вред компенсироваться юридическому лицу, противоречива.

Согласно ст. 15 ГК РФ деловая репутация, честь и достоинство являются объектами гражданских прав. Поэтому законодательство, в том числе гражданско-правовое, призвано защищать эти духовные ценности. И не только защищать, но и обеспечить восстановление таких прав после нарушения. На наш взгляд, следует поддержать правоприменителя, использующего применительно к защите деловой репутации понятие не морального, а репутационного вреда, объективными последствиями которого являются утрата деловых возможностей, изменение общественного мнения и т.п. Все чаще истцы — юридические лица — при формулировке исковых требований используют категорию «репутационный вред» (см., в частности, решение Арбитражного суда Кировской области от 27 мая 2009 г. по делу № А28-1014/2009 40/19, от 2 июня 2009 г. по делу № А28-1419/2009 81/19).

Практика Европейского Суда по правам человека в целом признает возможность компенсации неимущественного вреда, причиненного юридическому лицу распространением дискредитирующих сведений.

Не так очевидно обстоит ситуация с компенсацией морального вреда в пользу индивидуального предпринимателя. Имея официальный статус субъекта предпринимательской деятельности, который практически уравнивает его с точки зрения сделкоспособности с юридическими лицами (п. 4 ст. 23 ГК РФ), индивидуальный предприниматель остается человеком, которому могут быть причинены физические и нравственные страдания. В то же время в российском законодательстве отсутствуют нормы, которые предусматривали бы возможность компенсации морального вреда в связи с нарушением имущественных прав индивидуального предпринимателя. Таким образом, индивидуальный предприниматель, как и юридическое лицо, может заявлять требования о компенсации морального вреда только наряду с требованием о защите деловой репутации.

Понятие положительной деловой репутации предприятия состоит из двух составляющих: описательной (информационную) составляющей, которая представляет собой совокупность всех сведений об организации; оценочной составляющей, связанной с экономической деятельностью организации. Именно вторая из указанных составляющих может быть умалена в случае размещения органами государственного контроля (надзора) неблагоприятных для юридического лица сведений о ненадлежащем осуществлении им предпринимательской деятельности.

По своей правовой природе деловая репутация субъекта предпринимательской деятельности является неимущественным благом, но ее имущественный характер проявляется в денежной оценке этого блага, и в этом случае оно может передаваться другому субъекту. На это указывает гл. 54 ГК РФ о договоре коммерческой концессии, предметом которого может быть и деловая репутация, которую возможно передать другой стороне на определенный срок или бессрочно (ст. 1027 ГК РФ). Также в ГК РФ сформулированы положения о договоре простого товарищества (гл. 55), где вкладом одной из сторон также может быть деловая репутация (ст. 1042 ГК РФ). При этом может осуществляться даже денежная оценка такого вклада. Статья 1027 ГК РФ указывает на деловую репутацию как на материально отчуждаемый объект, что позволяет трактовать право юридических лиц на деловую репутацию как право неимущественное, но связанное с имущественным правом. Посягательства на деловую репутацию часто приводят к имущественным потерям юридического лица, которые можно оценивать в денежном выражении.

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

Проблема эффективности общественного контроля в системе противодействия коррупции

Аннотация. Противодействие коррупции представляет собой достаточно важный элемент в деятельности органов государственной власти, а также общественных организаций. В статье проведено комплексное исследование сущности такого аспекта противодействия коррупционным проявлениям, как общественный контроль. Сделан вывод, что общественный контроль может стать результативным инструментом предупреждения и пресечения противоправных деяний коррупционного характера. Предложено создание информационного центра на базе МВД России для организации взаимодействия с общественностью и развития общественного контроля.

Ключевые слова: коррупция; предупреждение; общественный контроль; противодействие коррупции; коррупционные преступления; коррупционные проявления.

Проблема коррупции является одним из значимых вопросов в научной сфере уже множество лет, так как данное социальное явление оказывает отрицательное влияние на различные аспекты жизнедеятельности физических лиц. Сегодня Российская Федерация идет по пути цифровизации, в связи с чем деятельность, направленная на противодействие коррупции, ставит перед учеными и практиками новые задачи.

Профилактика коррупционных преступлений на данный момент составляет не просто направление работы органов государственной власти, но и область, в которой принимают участие другие социальные институты. С учетом тенденций последних лет, в качестве одного из инструментов, способных повысить эффективность в системе противодействия коррупции, следует обозначить активное взаимодействие между органами государственной власти и общественностью. Апатичное и нейтральное отношение к коррупционным проявлениям со стороны населения Российской Федерации создает риск роста масштабов коррупции, а также приводит к развитию стереотипа, что деятельность органов власти не несет в себе пользы для общества.

В связи с этим следует уделить больше внимания контролю со стороны общественных институтов, коммерческих юридических лиц и физических лиц в ходе оценки качества антикоррупционных мероприятий, которые реализуют должностные лица органов власти на федеральном уровне, на уровне субъектов РФ, а также на муниципальном уровне. При этом о работе, проделанной в системе противодействия коррупции, органы власти должны публиковать отчеты, которые будут доступны любому представителю общества. Именно на основании таких отчетов общественные институты смогут реально оценить качество и эффективность деятельности по противодействию коррупции в Российской Федерации, а также выявить не только положительные аспекты такой деятельности, но и отрицательные моменты, которые возникают при реализации должностными лицами функций по противодействию коррупции. Ключевые условия для такого рода отчетов — их максимальная прозрачность, подробность, отсутствие абстрактных формулировок и простота понимания, которые позволят определять, насколько эффективно вели работу должностные лица.

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

В таком случае общественный контроль станет реальным инструментом, способствующих сокращению объемов коррупционных проявлений в системе российских органов государственной власти. В соответствии с положениями Федерального закона от 21 июля 2014 г. № 212-ФЗ «Об основах общественного контроля в Российской Федерации», законодатель рассматривает общественный контроль в качестве деятельности общественности, которая направлена на наблюдение за деятельностью органов государственной власти, органов местного самоуправления, государственных организаций, муниципальных организаций и иных субъектов, осуществляющих публичные полномочия. Кроме того, общественный контроль имеет своей целью общественную проверку, анализ и оценку актов, издаваемых субъектами, которые реализуют публичные полномочия, и проверку принимаемых ими решений.

Существуют также несколько иные подходы к определению общественного контроля, которые были разработаны в доктрине права. Так, А. Ю. Кирьянов указывает, что общественный контроль составляет деятельность общественных организаций. Также автор выделяет гражданский контроль, указывая, что данную деятельность реализуют непосредственно физические лица [1]. В свою очередь А. А. Плотников рассматривает общественный контроль в качестве особой формы деятельности, на осуществление которой уполномочена вся общественность и отдельные общественные объединения в целях определения проблем, носящих коррупционный характер, установления детерминант, которые способствуют совершению противоправных деяний должностными лицами, что осуществляется при помощи проверочных мероприятий и последующего информирования уполномоченных лиц для устранения коррупционных проблем, которые были установлены [2]. Соответственно, ключевая задача общественного контроля состоит в том, чтобы сформировать в обществе нетерпимость к поведению коррупционного характера.

Общественный контроль предполагает учет мнения различных представителей общества и направлен на обеспечение защиты прав, свобод и интересов, как физических лиц и юридических лиц, так и негосударственных организаций, которые не осуществляют коммерческую деятельность. В целом, общественный контроль следует рассматривать в качестве гарантии соблюдения правил, установленных для общественных отношений, так как именно посредством применения инструментов общественного контроля обеспечивается возможность установления лиц, склонных к совершению противоправных деяний, и выработки механизма, который обеспечивает возможность привлечения таких субъектов к ответственности.

Сама же эффективность общественного контроля, в первую очередь, находится во взаимосвязи с уровнем сформированности в обществе отрицательного отношения к коррупционным проявлениями, а также уровнем правовой культуры и грамотности. Для правовой культуры характерен особый набор социально-правовых и психолого-нормативных свойств, которые обеспечивают определенную мотивацию для должностных лиц воздерживаться от нарушения моральных норм и строгого следования юридическим предписаниям. При этом развитие уровня правовой культуре не представляется возможным без активного взаимодействия с населением, базой для чего может послужить толерантность, так как именно она лежит в основе правовой культуры сотрудников правоохранительных органов, что оказывает положительное влияние на практику правоприменения. Но не следует забывать и о таких компонентах, как развитие правовой грамотности и профессионализм.

Следовательно, особое значение в антикоррупционной деятельности и применении общественного контроля в рамках данной системы имеет уровень правовой культуры и компетентности населения. Эффективная система противодействия коррупции может существовать только в таком обществе, где в сознании населения сформировано

четкое понимание о том, что требуется соблюдать положения нормативных правовых актов, и существует стремление к правомерному поведению.

Осуществление противодействия коррупции предполагает возможность использования различных инструментов общественного контроля. В частности, наиболее рациональными инструментами являются:

- 1) проведение оценки ситуаций, которые способствуют распространению коррупции;
- 2) разработка мер, направленных на предупреждение и минимизации отрицательного воздействия детерминант, способствующих коррупционным проявлениям;
- 3) реализация контроля в части соблюдения положений нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы противодействия коррупции;
- 4) оценка результативности мер, существующих для предупреждения рисков коррупционного характера;
- 5) систематизация результатов осуществляемой деятельности по противодействию коррупции;
- 6) анализ и подготовка отчетов по полученным результатам в системе противодействия коррупции.

Представленные выше инструменты предполагают возможность осуществления общественного контроля в системе противодействия коррупции в таких формах, как мониторинг, проверка, экспертиза, взаимодействие с органами власти и иные формы. При этом указанные формы могут применяться не только отдельно, но и комплексно.

Как правило, наибольшее внимание в процессе общественного контроля уделяется мониторингу, под которым понимается особый вид деятельности субъектов общественного контроля, имеющий своей целью наблюдение за деятельностью должностных лиц органов государственной власти [3]. Мониторинг осуществляется гласно посредством применения информационных технологий, включая сеть «Интернет». Особенности процедуры мониторинга в рамках общественного контроля определяет ее непосредственный организатор, который осуществляет опубликование информации относительно предмета мониторинга, времени его проведения, участвующих в нем субъектов и полученных результатов.

Основная цель применения мониторинга состоит в том, что он создает предпосылки для обеспечения отчетности органов государственной власти. С учетом представленной цели основными объектами мониторинга выступают органы законодательной власти, органы исполнительной власти и органы судебной власти, а также органы местного самоуправления и политические партии. В качестве положительного примера внедрения мониторинга в рамках общественного контроля представляется возможным обозначить Республику Казахстан, в которой была создана Национальная бюджетная сеть из шести общественных организаций, осуществляющих деятельность по мониторингу и анализу коррупционных рисков.

В Российской Федерации в качестве правовой основой для постоянного осуществления общественного контроля в форме мониторинга служит Федеральный закон от 9 февраля 2009 г. № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления», которым законодатель предоставил населению право получения информации о деятельности органов государственной власти посредством их официальных страниц в сети «Интернет».

Но, в то же время, сегодня взаимодействие институтов гражданского общества с органами государственной власти не отличается особой эффективностью, не смотря на существующую для этого правовую основу. Представляется, что в наиболее рациональном варианте взаимодействие общественности и власти в системе противодействия коррупции должно обеспечивать широкое информирование населения о результатах общественного контроля за деятельностью должностных лиц с использованием

средств массовой информации. Для этого на базе МВД России может быть создан информационный центр, в компетенцию которого будет входить взаимодействие с общественностью при противодействии коррупции. Подразделения такого информационного центра должны существовать не только на федеральном уровне, но и на уровне субъектов РФ, а также местном уровне.

Таким образом, именно развитие общественного контроля во взаимодействии с информационным центром МВД России позволит сократить отрицательное влияние детерминант коррупционной преступности и масштабы коррупции в целом.

Литература

1. Кирьянов, А. Ю. Общественный и гражданский контроль: правовое разграничение понятий // Гражданское общество в России и за рубежом. — 2019. — № 1. — С. 3—6.
2. Плотников, А. А. Возможности общественного контроля в сфере противодействия коррупции // Государственное управление и государственная служба: актуальные проблемы и пути совершенствования : сборник научных трудов. Вологда, 2021.
3. Фарахиев, Д. М. Общественный контроль и мониторинг в процессе противодействия коррупции // Научный вестник Омской академии МВД России. — 2023. — № 1 (88). — С. 18—21.

Фурцева В. А.

магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Роль ответчика в арбитражном процессе (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги»)

Аннотация. В статье автором исследуются отдельные аспекты участия ответчика в арбитражном процессе России. Рассматриваются его процессуальные права. Арбитражный процессуальный кодекс приводит легальное определение сторон: истцами являются организации и граждане, предъявившие иск в своих интересах или в интересах которых предъявлен иск. Ответчиками являются организации и граждане, к которым предъявлено исковое требование. Субъект спорного правоотношения реализует свое конституционное право на судебную защиту в строго определенной процессуальной законодательством форме. Лишь неукоснительное соблюдение процессуальной формы гарантирует субъекту эффективную и последовательную защиту со стороны судебных органов.

Ключевые слова: ответчик; истец; процессуальные права; замена ответчика; арбитражный процесс.

В арбитражном процессе сторонами являются те из участвующих в деле лиц, между которыми возник спор из материального правоотношения. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации (далее — АПК РФ) сторонами называет истца и ответчика.

Ответчик — это участник судебного процесса, привлекаемый в качестве предполагаемого нарушителя прав истца, на которого истец подал исковое заявление в суд. Ответчиком может являться любым физическим или юридическим лицом, обладающим судебной процессуальной правоспособностью, которая признается в равной степени за всеми гражданами (физическими лицами) и предприятиями (юридическими лицами).

Понятие «ответчик» является одним из ключевых для современного российского гражданского и арбитражного процесса, поскольку ответчик — это одна из сторон гражданского судопроизводства (ч. 1 ст. 38 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации (далее — ГПК РФ), ч. 1 ст. 44 АПК РФ). Стороны же являются необходимыми субъектами процесса, без них немислимо гражданское дело искового производства.

Правовой природе, а также процессуальному статусу ответчика в науке цивилистического процесса посвящен целый ряд специальных исследования. Кроме того, данные вопросы разрабатывались в рамках изучения таких тем, как: «стороны гражданского процесса (правоотношения)», «субъекты (участники) гражданского (арбитражного) процесса (правоотношения)».

По нашему мнению, ответчик — это лицо, обладающее гражданской (арбитражной) процессуальной правоспособностью, привлекаемое в процесс по инициативе или с согласия истца (процессуального истца) для защиты своих разнонаправленных с истцом интересов, которое, предположительно, нарушает или оспаривает субъективное материальное право или законный интерес истца.

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

В процессе ответчик может воспользоваться правами, которыми его наделяет процессуальный закон. У ответчиков, наряду с истцами, самый широкий спектр процессуальных прав, в сравнении с другими участниками процесса.

В общем виде все процессуальные права сторон можно поделить на общие и специальные. Общие процессуальные права — это те права, которыми ответчик может воспользоваться наряду с другими участвующими в деле лицами. Общими правами могут воспользоваться не только истец и ответчик, но и другие участвующие в деле лица. Специальные процессуальные права — это те права, которые принадлежат исключительно сторонам. У других участников процесса таких прав нет.

К общим процессуальным правам ответчика относятся:

— право знакомиться с материалами дела. Стороны имеют доступ ко всем материалам дела, в котором они участвуют (ч. 1 ст. 41 АПК РФ). В частности, ответчик может делать выписки из материалов дела, фотографировать интересующие его материалы дела, снимать с них копии. Истец может знакомиться с материалами дела как до судебного заседания (чтобы узнать о поступивших к началу заседания документах), так и после судебного заседания (чтобы узнать о том, какие документы были представлены в судебном заседании, какие ходатайства заявлялись участниками процесса, узнать информацию из протокола судебного заседания и т.д.). Чтобы ознакомиться с материалами дела, истцу нужно предварительно записаться на ознакомление в арбитражном суде. В настоящее время предусмотрены следующие способы, при помощи которых можно записаться на ознакомление с материалами судебных дел;

— право заявлять отводы. Стороны могут представлять доказательства, участвовать в их исследовании, давать объяснения арбитражному суду и задавать вопросы другим участникам процесса. Важно учитывать то обстоятельство, что суд сам не может собирать доказательства по делу. Поэтому судебное разбирательство происходит в виде состязания сторон в доказывании ими тех обстоятельств, на которые они ссылаются в обоснование своих требований и возражений. При этом ответчик должен активно участвовать в доказывании обстоятельств по делу. В противном случае для него могут наступить негативные последствия. Во-первых, если ответчик не оспорит обстоятельства, на которые ссылается истец, или не представит доказательств в их опровержение, то такие обстоятельства будут считаться установленными — так называемое «молчаливое признание» (ч. 3.1 ст. 70 АПК РФ). Во-вторых, если ответчик не сможет доказать факты, на которые он ссылается в обоснование своих возражений против иска, то суд может вынести решение в пользу истца и удовлетворить заявленный иск. В-третьих, если истец не представит доказательства в суд первой инстанции, то при последующем обжаловании судебного акта сделать это будет очень трудно или вообще невозможно.

— Право заявлять ходатайства и делать заявления. Стороны могут заявлять ходатайства, делать заявления, приводить свои доводы по всем возникающим при рассмотрении дела вопросам; знакомиться с ходатайствами, которые заявляли другие участвующие в деле лица, а также возражать против таких ходатайств и опровергать приводимые в них доводы (ч. 1 ст. 41 АПК РФ). Чтобы воспользоваться любым из прав, предусмотренных в АПК, нужно заявить ходатайство или сделать заявление. Например, ответчик при рассмотрении дела в суде первой инстанции может просить об истребовании доказательств, которые он не может получить самостоятельно (ч. 4 ст. 66 АПК РФ), или об отложении разбирательства, если для этого имеются соответствующие причины (ч. 5 ст. 158 АПК РФ). В каждом из этих случаев истцу нужно заявить соответствующее ходатайство. Если же ответчик хочет заявить о том, что доказательство, представленное истцом, сфальсифицировано, то об этом в процессе нужно сделать соответствующее заявление (ст. 161 АПК РФ). Все процессуальные права стороны могут реализовать только через суд;

— право обжаловать принятые по делу судебные акты. Если ответчик полагает, что принятый судебный акт является незаконным и (или) необоснованным, то он может обжаловать его в соответствующей проверочной судебной инстанции. Условия для обжалования, порядок подачи жалобы, порядок проверки судебного акта и основания для его отмены различаются для каждой из проверочных инстанций, что также нужно учитывать ответчику;

— иные общие процессуальные права. Стороны обладают многими другими процессуальными правами. Так, ответчик вправе знать о жалобах, которые были поданы другими участвующими в деле лицами, получать копии принятых по делу судебных актов, знакомиться с особым мнением судьи (ч. 1 ст. 41 АПК РФ); вести дела в суде через представителя (ч. 1 ст. 59 АПК РФ); пользоваться услугами переводчика (ст. 12 АПК РФ); представлять суду при назначении экспертизы вопросы, на которые должен будет ответить эксперт (ч. 2 ст. 82 АПК РФ); извещать суд о рассмотрении дела в его отсутствие (ч. 2 ст. 156 АПК РФ) и т.д.

В арбитражной практике существует понятие замены ответчика. Последнему может быть присвоен статус надлежащего либо ненадлежащего. В последнем случае по согласию истца, его ходатайству осуществляется замена ответчика.

Ненадлежащим ответчиком признается лицо, которое юридически не должно нести ответственность по иску, не имеет перед истцом материальных обязательств и т.п. Иными словами, при наличии ошибки в объекте, предъявлении иска не к тому ответчику допускается замена последнего. Причем осуществлена она может быть на любом этапе арбитража (при подготовке дела к рассмотрению судом, в процессе судебного разрешения материального спора).

Замена ответчика требует наличия юридического основания. Им выступает судебное определение.

Для замены ответчика требуется обязательное согласие истца. При его отсутствии может быть предложена схема введения второго ответчика. Если истец дает согласие, арбитражный спор рассматривается заново. Выполненные ранее ненадлежащей стороной процессуальные действия теряют правовое значение.

В целом, выступление ответчиком в арбитражном процессе — дело серьезное. Практика показывает, что разрешение материальных споров с участием ИП, юридических лиц быстрым не бывает. В эффективной защите интересов нуждаются обе стороны спора.

Если обратиться к судебной статистике, то можем смело утверждать, что в основном ОАО «РЖД» выступает в качестве ответчика. Так за 2022 г. к ОАО «РЖД» было предъявлено около 7 тыс. дел. В качестве истца ОАО «РЖД» было рассмотрено около 5,5 тыс. дел.

Наибольшее влияние на судебную статистику по искам к ОАО «РЖД» имеют следующие виды дел:

- вытекающие из перевозки (взыскание пени за просрочку доставки);
- вытекающие из ремонта грузовых вагонов;
- вытекающие из договоров подряда (включая ремонт и обслуживание локомотивов).

Основными истцами являются ПАО «ММК», АО «РН-Транс», ООО «Нефтехимическая транспортная компания» (холдинг СИБУР), ЗАО «Локотранс» и АО «ХК «Новотранс», ПАО «ПГК», АО «Спецэнерготранс», ООО «РЕИЛГО».

Рассмотрим судебную практику с участием ОАО «РЖД» выступающим в качестве ответчика в арбитражном судопроизводстве.

30 мая 2022 г. в Арбитражный суд г. Москвы был подан иск ООО «РК «Новотранс» к ОАО «РЖД» о взыскании денежных средств в размере 1 250 599,00 руб. Истец в судебном заседании поддержал доводы, изложенные в исковом заявлении. Ответчик возра-

жал против удовлетворения исковых требований по основаниям, изложенным в отзыве и объяснениях.

Выслушав представителей истца и ответчика, рассмотрев материалы дела, исследовав и оценив все представленные по делу доказательства в их совокупности и взаимной связи, суд пришел к следующим выводам. Из представленных материалов дела следует, что между ОАО «РЖД» и ОАО Холдинговая компания «Новотранс» заключен договор на выполнение текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов от 22 января 2014 г. № ТОР-ЦДИЦВ/1.

Ответчик утверждает, что истцом пропущен срок исковой давности на предъявление иска по всем вагонам согласно п. 1 ст. 725 ГК РФ, которым установлено, что срок исковой давности для требований, предъявленных в соответствии с ненадлежащим качеством работы, выполненной по договору подряда, составляет один год.

Ответчик считает, что таким днем является день составления актов выполненных работ, из которых ООО «РК «Новотранс» узнало о проведении среднего ремонта колесным парам. ООО «РК «Новотранс» обратилось с иском в суд — 6 сентября 2021 г., соответственно, срок исковой давности с учетом 30-дневного срока на соблюдение обязательного досудебного порядка урегулирования по всем вагонам истек. В соответствии с абз. 2 п. 2 ст. 199 ГК РФ истечение срока исковой давности является самостоятельным основанием для отказа в иске.

Вместе с тем, суд принимает во внимание, что истцом заявлено требование о взыскании убытков на основании ст. 15 ГК РФ, срок исковой давности по которому определяется ст. 196 ГК РФ и составляет три года, в связи с чем данный довод подлежит отклонению. <...>

Учитывая изложенное, а также то, что истец не представил доказательств, опровергающих доводы ОАО «РЖД» о том, что средний ремонт был проведен обоснованно, исковые требования ООО «РК «Новотранс» удовлетворению не подлежат.

На основании изложенного и руководствуясь ст. 8, 12, 15, 309, 310, 393, 401, 421, 431, 702 ГК РФ, ст. 9, 41, 64—68, 70—75, 104, 110, 112, 123, 156, 167—171, 176, 181 АПК РФ, суд решил в иске отказать (дело № А40-189603/21-170-1067).

Таким образом, ответчик — это участник судебного процесса, привлекаемый в качестве предполагаемого нарушителя прав истца, на которого истец подал исковое заявление в суд. Ответчиком может являться любым физическим или юридическим лицом, обладающим судебной процессуальной правоспособностью, которая признается в равной степени за всеми гражданами и предприятиями. Ответчик, как и истец может пользоваться как общими, так и специальными процессуальными правами. В нашем случае ОАО «РЖД» выступает в основном ответчиком.

Ходос А. В.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации

Аннотация. Статья представляет собой возможность раскрыть потенциал стратегии развития Арктики. Президент РФ 5 марта 2020 г. утвердил новую редакцию Основ государственной политики в Арктике на период до 2035 года. Этот документ поставил цели и определенные задачи развития Арктической зоны Российской Федерации на ближайшие 15 лет. Основным этапом осуществления государственной политики в этом арктическом регионе должна быть новейшая стратегия развития Арктической зоны России. Подведение итогов и анализ достигнутых результатов государственной программы РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» позволит направить усилия государства на наиболее значимые проблемы региона. Статья посвящена анализу итогов реализации стратегии, утверждение которой стимулировало процессы выделения макрорегиона в самостоятельный объект государственного управления. Авторами анализируются поставленные задачи на каждом этапе. Оценивается их влияние на социально-экономическое развитие региона в целом.

Ключевые слова: Арктика; стратегия развития; социально-экономическое развитие; национальная безопасность.

На сегодняшний момент в Российской Федерации планируются и осуществляются проекты и программы преобразования и позиционирования морского транспорта России на мировом рынке. Данное направление развития осуществляется в соответствии с развитием и совершенствованием международной, а также региональной логистики. Одной из основных задач, которую ставит перед собой экономическая стратегия развития России, является использование Арктической зоны Российской Федерации для обеспечения решения задач социально-экономического развития страны, сохранение Арктики как зоны мира и сотрудничества, а также использование Северного морского пути, как единую национальную транспортную коммуникацию РФ на территории Арктики. Актуальность данной темы состоит в том, что начиная с 1990-х гг. на Арктическом шельфе были обнаружены десятки месторождения газа, газоконденсатные месторождения и нефтяные структуры. По некоторым данным Арктика содержит 25% всех энергетических ресурсов, которые существуют на нашей планете. При этом необходимо обеспечение инфраструктуры, а именно создание путей сообщения, в том числе железных дорог, автомобильных дорог, аэропортов, морских портов. Неравномерное расположение транспортной инфраструктуры препятствует развитию единого экономического пространства страны и ограничивает обеспеченность ресурсами в регионах. И поэтому стратегическим приоритетом в государственной политике одним из направлений является модернизация, а также развитие существующей инфраструктуры транспортной системы.

В 2008 г. с утверждением Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу российская Арктика вновь оказалась в фокусе государственного управления после реформ 1990-х гг. Фактически это стало исходной точкой формирования системы государственного управления Арк-

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

тической зоны России (далее — АЗРФ, Арктическая зона России). Были определены цели, задачи, приоритеты и механизмы реализации государственной политики, а также состав арктических территорий, создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики, арктическая зона была выделена в отдельный объект статистического наблюдения, что существенным образом способствовало повышению качества мониторинга достижения поставленных целей развития и повышения качества жизни населения в макрорегион.

Так, в 2006 г. Норвегией была разработана программа развития северных территорий — «Новые структурные элементы на Севере», а в 2009 г. была принята новая редакция этой программы и сформирован план по ее реализации. Согласно этим документам, Норвегия планировала наращивание усилий в регионе, в первую очередь, в сфере научных исследований. Дания разработала свою стратегию в Арктике в мае 2008 г., ее основной целью выступало укрепление автономии Гренландии при сохранении роли Дании как одного из ключевых игроков в регионе. Согласно северной стратегии Канады, принятой в 2009 г., это арктическое государство фокусировалось в Арктике на укреплении суверенитета Канады, социально-экономическом развитии северных территорий, защите хрупкой природы Арктики и развитии самоуправления народов, населяющих север Канады [URL: <http://www.um.dk/da/menu/Udenrigspolitik/GlobaleEmner/Arktis/ArktiskStrategi/> (дата обращения: 27 июля 2020 г.)]. Президентской Директивой о национальной безопасности.

В 2009 г. была принята новая арктическая стратегия США. В этот же период свои арктические стратегии разработали страны-члены Арктического Совета (Исландия, Финляндия, Швеция), а также страны-наблюдатели в Арктическом Совете — Китай и Индия. Стоит отметить, что в стратегических документах четырех прибрежных арктических государств, в отличие от российской арктической Стратегии, прямо отмечалась необходимость добиться лидерства в регионе [URL: <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2009/01/20090112-3.html> (дата обращения: 27 июля 2020 г.)].

На первом этапе реализации Стратегии начато развертывание космической группировки дистанционного зондирования. Крупнейшим проектом в Арктической зоне России стал «Ямал СПГ», активная реализация которого началась в 2013 г. Проект включает не только строительство нового морского порта Сабетта и аэропорта, но и создание завода по сжижению природного газа мощностью 16,5 млн т. Необходимо отметить, что арктические стратегии государств, не только имеющих выход к Северному Ледовитому океану, но и претендующих на активную хозяйственную деятельность в регионе, опираются на прогнозы значительных запасов природных ресурсов и связываются с перспективами их промышленного освоения.. При этом, по сравнению с другими арктическими приморскими государствами, в российской части Арктики создана самая мощная индустриальная база. Доля добывающих предприятий во внутреннем региональном продукте, создаваемом в АЗРФ, составляет около 60%, тогда как в Канаде и на Аляске она не превышает 30%, а в северных странах Европы, которые относятся к Арктике, этот показатель находится на уровне 15%. Вместе с тем по характеристикам качества жизни Арктическая зона России существенно отстает от других арктических и приарктических государств. Например, по уровню доходов населения по паритету покупательной способности Россия уступает арктическим регионам Дании в два раза, Норвегии и Канады — в три раза, США — в четыре раза. Такое отставание обусловило вызовы устойчивому развитию АЗРФ и обеспечению национальной безопасности России в Арктике. И в настоящее время это отставание не удалось коренным образом сократить, хотя, необходимо отметить, что за годы реализации экономического развития большинства арктических территорий показывает положительную динамику. Нере-

шенным или не полностью решенным на момент окончания первого этапа реализации Стратегии остался ряд запланированных задач. Так, не была сформирована нормативная правовая база, комплексно охватывающая вопросы развития региона, в том числе регулирующая сохранение традиционного образа жизни коренных и малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока. Возникли сложности со строительством ледокольного флота, а также иных видов судов, необходимых для АЗРФ, не достаточно эффективно осуществлялась модернизация портовой инфраструктуры, по-прежнему наблюдалась слабая координация и поддержка завоза грузов в районы Крайнего Севера и арктические территории. Трудности возникли и с разработкой отечественных арктических технологий, что во многом определило привлечение иностранных партнеров к реализации крупных инвестиционных проектов. Так, при реализации проекта «Ямал СПГ» крупные заказы на разработку необходимого оборудования были размещены на китайских предприятиях, которые не имели опыта такого производства [URL:<https://www.kommersant.ru/doc/2612964?query=%D0%BD%D1%83%D0%BB%D0%B5%D0%B2%D0%B0%D1%8F%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%B0> (дата обращения: 27 июля 2020 г.)]. Фактически было профинансировано формирование новых технологических компетенций у китайских подрядчиков.

На втором этапе реализации Стратегии планировалось осуществить переход к устойчивому инновационному социально-экономическому развитию региона. К 2020 г. должны были быть решены задачи транспортного обеспечения арктических районов, а также евразийского транзита путем строительства судов ледового класса и судов обеспечения, а также развития инфраструктуры Северного морского пути. Кроме того, должна была быть снижена антропогенная нагрузка на окружающую среду арктического региона, предприняты меры по экологически эффективному природопользованию, в том числе по неистощительному использованию водных биологических ресурсов. Не менее важные задачи стояли в сфере информационного обеспечения развития Арктической зоны, среди которых создание информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, развитие радионавигационных систем, развитие системы комплексной безопасности от угроз чрезвычайных ситуаций и многое другое. Однако итоги реализации первого этапа обусловили необходимость корректировки проводимых мероприятий. Так, к началу второго этапа не была сформирована в полной мере необходимая нормативная правовая база, стимулирующая развитие Арктической зоны России и регулирующая сохранение традиционного образа жизни коренных и малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока. По-прежнему требовалась разработка нормативного инструментария для модернизации систем жизнеобеспечения населения региона и обеспечения завоза грузов в районы Крайнего Севера. Перенос запланированных сроков строительства ледоколов, что во многом было обусловлено общесистемными проблемами отечественного судостроения, являлся сдерживающим фактором в развитии грузовой базы Северного морского пути. Проблемы в области арктического судостроения выступали маркером, сигнализирующим о сложнейших проблемах в области внедрения и разработки передовых технологий, адаптированных к арктическим условиям, а также внедрению и использованию технологий двойного назначения в интересах комплексного решения задач обороны, безопасности и обеспечения устойчивого социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации.

Для решения стоящих задач в августе 2016 г. Был утвержден план реализации Стратегии, который содержал 80 пунктов, сгруппированных по основным приоритетным направлениям. Через год, в 2017 г., была скорректирована и государственная программа, которая определила и закрепила новый подход к реализации государственной политики в АЗРФ. Подпрограммы сфокусированы на трех ключевых проблемах развития региона: развитие Северного морского пути и создание отечественного оборудования для освоения минерально-сырьевых ресурсов АЗРФ. Основной новацией обновленной

государственной программы стало определение опорных зон развития в качестве основного инструмента стимулирования социально-экономического развития арктического региона. Одновременно в госпрограмме было закреплено ее финансирование из федерального бюджета, что дало определенный толчок развитию макрорегиона. Подводя итог реализации второго этапа и всей Стратегии в целом, можно уверенно отметить, что достигнуты значительные результаты.

По сравнению с 2013 г., задачи развития Арктической зоны принципиально не изменились. Это комплексное социально-экономическое развитие, активизация научных исследований, развитие передовых арктических технологий, формирование различной инфраструктуры (от энергетической, транспортной, до информационно-телекоммуникационной), обеспечение экологической безопасности и сохранение Арктики в качестве зоны мира благодаря развитию международного сотрудничества. Вместе тем за прошедшие годы несколько сместились акценты. Если в начале 2010-х гг. стояла задача многое создать заново, то в начале 2020-х гг. стоит задача развивать и совершенствовать достигнутое. В 2019 г. Президент Российской Федерации в своем выступлении на Международном форуме «Арктика — территория диалога» отметил, что «новая стратегия развития российской Арктики до 2035 года должна объединить мероприятия российских национальных проектов и государственных программ, инвестиционные планы инфраструктурных компаний, программы развития арктических регионов и городов» [URL: <http://council.gov.ru/activity/activities/parliamentary/109343/> (дата обращения: 27 июля 2020 г.)].

Одной из национальных целей развития на период до 2024 г., определенных Президентом Российской Федерации, является обеспечение перевозок грузов по Северному морскому пути в объеме 80 млн т. Достижение настолько масштабной цели подразумевает комплексное развитие сферы транспорта. И это не только строительство ледокольных судов, но и судов для транспортировки грузов, а также судов обеспечения соответствующего ледового класса, развитие портовой инфраструктуры на всем протяжении арктической морской трассы, развитие внутренних водных путей, средств навигации, метеорологического обеспечения и многое другое. Также требуется развитие и иной инфраструктуры, в первую очередь, энергетической. Инфраструктурные проекты могут выступать основой для привлечения дополнительных инвестиций и реализации крупных бизнес-проектов. Полагаем, что принятие новой Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации на период до 2035 г., а также корректировка Государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ» будут способствовать продолжению проводимой Россией политики в отношении Арктического региона.

Ченкин Д. С.

магистрант Юридического института

Российского университета транспорта РУТ (МИИТ)¹

Международно-правовое регулирование института загрязнения атмосферы с судов: вызовы и международно-правовые аспекты

Аннотация. В данной статье рассмотрены такие инструменты международно-правового регулирования климатической повестки, как Рамочная конвенция ООН об изменении климата, Киотский протокол, Конвенция МАРПОЛ 73/78, а также некоторые элементы «Европейского зеленого соглашения». Проанализированы аспекты загрязнения атмосферы в сфере мирового судоходства в попытке выявить преимущества и недостатки существующих глобальных и локальных правовых механизмов. Актуальность настоящего исследования обусловлена необходимостью дальнейшей разработки и внедрения специальных правовых мер для снижения неблагоприятных последствий изменения климата, в том числе по причине выбросов парниковых газов с судов.

Ключевые слова: выбросы парниковых газов; МАРПОЛ 73/78; первоначальная стратегия ИМО; Европейское зеленое соглашение; система торговли выбросами.

Чрезмерные опасения результатами антропогенной деятельности по увеличению концентрации парниковых газов в атмосфере, а также усиление естественного парникового эффекта и дополнительное потепление поверхности и атмосферы Земли, в совокупности оказывающие неблагоприятное воздействие на природные экосистемы, явились предпосылками для принятия на «Саммите Земли» в Рио-де-Жанейро в 1992 г. Рамочной конвенции ООН об изменении климата, вступившей в силу 21 марта 1994 г.

Более 180 стран договорились об общих принципах работы в вопросах снижения воздействия парниковых газов на окружающую среду. Были приняты положения по стабилизации концентраций парниковых газов в атмосфере на таком уровне, который не допускал бы опасного воздействия на климатическую систему. Кроме этого, были установлены сроки, достаточные для естественной адаптации экосистем к изменению климата, позволяющие не ставить под угрозу производство продовольствия и обеспечивающие дальнейшее экономическое развитие стран-участниц на устойчивой основе.

Российская Федерация ратифицировала Рамочную конвенцию ООН об изменении климата Федеральным законом от 4 ноября 1994 г. № 34-ФЗ.

Следующим шагом в глобальном правовом регулировании сокращения выбросов парниковых газов в атмосферу стала разработка и принятие Киотского протокола 1997 г. к Рамочной конвенции ООН об изменении климата. В настоящее время в составе участников насчитывается 191 государство и Европейский Союз. Протокол основан на принципе общей, но дифференцированной ответственности. Исходя из того, что страны имеют неодинаковые возможности в борьбе с изменением климата в связи с разным уровнем экономического развития, Киотский протокол налагает обязанность по сокращению текущих выбросов в развитых странах и странах с переходной экономикой в соответствии с установленными количественными обязательствами — квотами. В том случае, если государство выбрасывает в атмосферу парниковых газов меньше выделенной квоты, оно может продать излишки другому государству, которое тем самым получает возможность выбрасывать больше парниковых газов.

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

Президент РФ Владимир Путин подписал Федеральный закон «О ратификации Киотского протокола к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата» 4 ноября 2004 г. № 128-ФЗ.

Следует отдельно подчеркнуть, что именно в положениях Киотского протокола ответственность по координации и контролю за выбросами загрязняющих веществ с судов возложена на Международную морскую организацию (ИМО), как на основную глобальную регулятивно-правовую структуру в сфере международного судоходства.

ИМО основана в 1958 г. в целях содействия международному сотрудничеству в области морских перевозок, морской торговли, обеспечения безопасности на море, а также защиты морской среды от загрязнения вредными и опасными веществами. В ИМО представлено 174 члена-государства и 3 ассоциированных члена [URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Международная_морская_организация (дата обращения: 16 августа 2023 г.)].

Со времени основания ИМО способствовала принятию более 50 конвенций и протоколов, а также внедрила более 1000 кодексов и рекомендаций, касающихся безопасности и охраны на море, предотвращению загрязнений мирового океана и воздушной среды. Наиболее важной из этих мер стала Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов МАРПОЛ 73/78, принятая в 1973 г. и измененная Протоколом 1978 г. Ключевые положения Конвенции охватывают не только случаи аварийного и эксплуатационного загрязнения окружающей среды нефтепродуктами, но также загрязнение моря жидкими химическими веществами, вредными веществами в упакованной форме, льяльными водами, мусором и загрязнение с судов воздушной среды.

С декабря 2003 г. Комитет по защите морской среды (КЗМС) по указанию Ассамблеи ИМО приступил к разработке механизмов, необходимых для обеспечения ограничения или сокращения выбросов парниковых газов с флота, задействованного в международном судоходстве. Первым результатом стало принципиальное решение ИМО о приоритете разработки нормативно-правовых мер по сокращению выбросов углекислого газа как основного загрязнителя атмосферы, способствующего изменению климата. В дальнейшем были согласованы базовые принципы, которые должны лежать в основе мер по сокращению выбросов парниковых газов с судов, предполагающие эффективность, обязательность и универсальность применения, минимизацию негативного влияния на международную торговлю, прозрачность при принятии решений и т.д. [URL: <https://www.preventionweb.net/>] Одновременно КЗМС рассматривал предложения государств и международных организаций по введению рыночных механизмов для регулирования климатической повестки и в 2009 г. было принято соответствующее решение.

Тем не менее даже вступившие в силу с 1 января 2020 г. правила гл. 14 Приложения VI Конвенции МАРПОЛ 73/78, ограничивающие содержание оксидов серы SO_x в любом судовом топливе, повлекли за собой существенный рост издержек судовладельцев при переходе на низкосернистые сорта. Дополнительные затраты судоходных компаний на приобретение более дорогих видов судового топлива с пониженным содержанием серы превысили 60 миллиардов долларов США только за 2020 г. Подобный экономический «эффект» вряд ли прогнозировался авторами Конвенции.

Кроме того, до второй половины 2020 г. повсеместно в морских портах наблюдался дефицит предложения низкосернистых судовых мазутов, базисного топлива в международных морских перевозках, ввиду длительной переориентации нефтеперерабатывающей отрасли на новые, более жесткие стандарты производства. Использование же отдельными судовладельцами устройств очистки выхлопных газов или «скрубберов» не имело существенного влияния на ситуацию ввиду высокой стоимости самих установок, а также сложностей с наличием инфраструктуры в морских портах по утилизации отходов от эксплуатации таких агрегатов.

Существует мнение, что именно на фундаменте Конвенции МАРПОЛ 73/78 была сформулирована и в апреле 2018 г. принята Первоначальная стратегия ИМО по снижению воздействия судоходной отрасли на атмосферу Земли. В этом нормативно-правовом документе была заявлена стратегическая цель по достижению к 2050 году нулевых показателей выбросов парниковых газов в мировом судоходстве.

По замыслу авторов Первоначальная стратегия ИМО содержит перечень краткосрочных (до 2023 г.), среднесрочных (до 2030 г.) и долгосрочных (после 2030 г.) мер. В период с 2018 по 2021 г. были разработаны и приняты краткосрочные меры технического характера — коэффициенты энергоэффективности для существующих и новых судов, а также показатели и рейтинги эксплуатационной углеродоемкости, которые связывают выбросы парниковых газов с количеством перевозимого груза на пройденное расстояние. В среднесрочной перспективе заявлена возможность создания и внедрения прогрессивных нормативно-правовых механизмов по снижению выбросов в атмосферу с судов, включая рыночное регулирование.

Между тем, большинство государств — членов ИМО рассматривало введение рыночных механизмов как реальную угрозу международной морской торговле, и не были готовы предметно обсуждать введение рыночных мер. Оплата квоты за выброс или углеродный сбор с судна расценивался как аналог непрямого налога на перевозимый груз.

Многолетняя дискуссия в рамках КЗМС по разработке сводного рыночного механизма на основе представленных предложений ни к чему не привела, и в мае 2013 года в результате отсутствия каких-либо договоренностей было принято решение приостановить обсуждение.

Рассмотрение формата долгосрочных мер для сферы судоходства при дальнейшем введении рыночных механизмов сокращения выбросов в атмосферу продолжается по настоящее время.

Кроме глобальных регулятивных институтов в области защиты окружающей среды от выбросов парниковых газов необходимо отметить региональные меры нормативно-правового и рыночного характера, внедряемые в отрасль судоходства на уровне Европейского союза.

В декабре 2019 г. Европейский Союз объявил о внедрении «Европейского зеленого соглашения» (*European Green deal*). Принятие этого нормативно-правового документа направлено на инкорпорирование морского судоходства, включая заходящие в порты Евросоюза суда под флагами третьих стран, в существующую систему торговли выбросами.

Система торговли выбросами Европейского Союза (ЕС-СТВ) представляет собой схему «ограничения и торговли», предназначенную для снижения выбросов парниковых газов. Элементы этой системы, включая промышленность и авиацию, ограничивают выбросы определенных загрязняющих веществ на определенной территории и позволяют компаниям торговать квотами на выбросы в пределах этой территории. ЕС-СТВ охватывает около 45% выбросов парниковых газов в Евросоюзе.

Среди потенциальных преимуществ включения международного судоходства в ЕС-СТВ можно выделить:

- жесткий подход к квотированию выбросов применительно как к отдельным эмитентам, так и к сектору судоходства Евросоюза в целом.
- проверенные механизмы распределения квот на выбросы парниковых газов (система уже применяется в промышленности и авиации Евросоюза);
- гибкость в используемых методах соблюдения законодательства;
- прозрачный рыночный способ ценообразования на углерод (по данным на февраль 2022 стоимость тонны CO₂ составляла 70 евро) [URL: <https://clck.ru/35WanY>];

- стимулирование эмитентов на использование альтернативных видов топлива и инновационных технологий для достижения требуемых лимитов выбросов парниковых газов;

Однако, возможные преимущества регионального подхода применительно к международным морским перевозкам требуют тщательного изучения и могут быть нивелированы рядом серьезных гипотетических недостатков:

- Перенаправление инвестиций из области повышения энергоэффективности новых судов и существующего флота на покупку квот;

- Риск усиления политической напряженности с третьими странами, что может привести к торговым спорам. Внедрение ЕС-СТВ будет восприниматься скорее, как мероприятие по увеличению доходов стран Евросоюза, а не как попытка сократить выбросы от международного судоходства;

- Большая неопределенность в отношении цены выброса тонны CO₂, напрямую зависящей от спроса и предложения. Если цена падает из-за более низкого спроса, у компаний снижается желание и способность инвестировать в сокращение выбросов CO₂;

- Множество различных типов и проектов судов, видов договорных отношений и компаний-судовладельцев представляют собой очень сложный рынок, который должен быть эффективно и надлежащим образом оценен на предмет прагматичного подхода к решению поставленной амбициозной задачи по снижению выбросов парниковых газов;

- Средства, полученные от продажи квот на выбросы углерода в секторе судоходства, не пойдут на разработку НИОКР (в отличие от позиции ИМО по ускорению развития безуглеродных технологий и полной декарбонизации).

Сравнивая плюсы и минусы регионального подхода, следует учитывать, что судоходство — это весьма неоднородная глобальная отрасль с уникальными характеристиками с точки зрения условий и используемых бизнес-моделей, в которых она развивается, а также роли, которую она играет в поддержке мировой торговли.

На сегодняшний день среди экспертного сообщества бытует мнение, что включение системы торговли выбросами в сферу европейского судоходства будет иметь опосредованное влияние на ситуацию, так как составляет лишь относительно небольшую часть общих выбросов мировой судоходной отрасли.

Со своей стороны, Международная морская организация так же считает, что введение Европейским союзом системы торговли выбросами негативно отразится на ранее достигнутых соглашениях в рамках Первоначальной стратегии ИМО и подрывает авторитет ИМО в целом.

Без согласованных действий на уровне Евросоюза и ИМО потенциально существует риск того, что объем общих выбросов парниковых газов в международном судоходстве может отклониться от нынешней нисходящей траектории. Подобные несогласованные действия могут создать прецедент, который приведет к задержке или даже срыву переговоров в ИМО — правительства стран-участниц сочтут, что своими региональными мерами Евросоюз заявляет о невозможности ИМО обеспечить скоординированный глобальный ответ на изменение климата в судоходной отрасли. В свою очередь, страны, не входящие в ЕС, вполне обоснованно могут решить разработать свои собственные региональные схемы, подобные ЕС-СТВ.

Утрата прогресса, достигнутого ИМО в сокращении глобальных выбросов судоходства, представляет собой значительный риск для эффективности глобального сектора судоходства, поскольку распространение региональных и национальных схем по сокращению выбросов парниковых газов в международном судоходстве фактически создаст «мешанину правил» во всем мире, создаст барьеры для бесперебойной работы судов в международных рейсах и, следовательно, для международной торговли. Предотвращение такого явления и признание того, что судоходство является глобаль-

ной отраслью, требующей общей нормативно-правовой базы для всех участников — как раз является одной из причин создания международного сообщества ИМО и отражено в Конвенциях ИМО.

Степень, в которой усилия ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов во всем мире могут быть нивелированы вследствие дальнейших региональных действий Евросоюза, на данном этапе трудно определить, так как не установлены общие объемные показатели перевозок морским транспортом, предлагаемые к включению в европейскую систему торговли выбросами. Тем не менее, независимо от окончательного объема перевозок, любое решение о включении международного судоходства в региональные ограничительные меры почти наверняка подорвет полномочия ИМО по реализации Первоначальной стратегии ИМО, потенциально задерживая, а не поощряя глобальные инициативы. И даже после подтверждения объемных показателей, глобальных или региональных, для надлежащего снижения рисков необходимо провести комплексную оценку воздействия на разные секторы судоходной отрасли, уделяя особое внимание трамповым и линейным перевозкам, а также каботажу.

Однако существенный период нисходящей динамики по основным финансовым показателям все же побудил Европейскую комиссию выдвинуть предложение по созданию «Европейского зеленого соглашения», в котором морской сектор определяется как один из основных источников средств для восстановления экономики региона.

Как было указано выше, государства — члены ИМО, в том числе государства-члены ЕС, определили в соответствии с Первоначальной стратегией ИМО по сокращению выбросов, что рыночные меры должны быть потенциально среднесрочным решением. Среди экспертного сообщества есть серьезные ожидания, что ИМО в разумные сроки продолжит работу по разработке глобальных нормативно-правовых и рыночных мер для международного судоходства, чтобы Евросоюз смог бы скоординировать свой подход с инициативами ИМО. В случае принятия ИМО глобальных рыночных мер поддержки, в соответствии с Первоначальной стратегией ИМО, согласованной в том числе и государствами-членами ЕС, и в равной мере дальнейшее стимулирование внедрения безуглеродных видов топлива и технологий, необходимых для полной декарбонизации, будет одним из приоритетов в решении амбициозной задачи по общему снижению выбросов парниковых газов в мировом судоходстве.

Таким образом можно сделать вывод, что локальное внедрение нормативно-правовых систем в отрасли судоходства вряд ли обеспечит положительный результат по декарбонизации всего глобального сектора. А наложение новых ограничений весьма вероятно повлечет за собой дальнейший рост расходов судовладельцев, включая стоимость судозаходов в морские порты и увеличение цен на традиционные сорта бункерного топлива на территории ЕС.

Поэтому, на сегодняшний день для стран — членов ЕС крайне важно сделать выбор об использовании судоходства (в том числе судоходных компаний, не входящих в ЕС) для компенсации своих финансовых издержек или поддержать усилия ИМО для успешной декарбонизации судоходства на глобальном уровне. Решение этой комплексной задачи потребует общих скоординированных усилий на всех уровнях и дальнейшего международно-правового сотрудничества в области регулирования перехода к низкоуглеродной мировой экономике.

Российские судовладельцы безусловно поддерживают приоритет деятельности ИМО по сравнению с региональными ограничениями Евросоюза. Но необходимо отметить, что на данный момент воздействие новых потенциальных лимитов со стороны Европейского союза по выбросам парниковых газов незначительно отразится на экономических показателях деятельности российских судоходных компаний, в виду ограниченной активности российского флота на акваториях портов Евросоюза. С другой стороны, есть мнение о том, что, если предлагаемые действия приведут к сокращению

судозаходов в порты Евросоюза, произойдет частичная переориентация грузопотоков в порты Российской Федерации, что благоприятно скажется на структуре и объемах финансовых показателей отрасли в целом.

Шамсуев Ш. К.,
студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Толкование понятия «антикоррупционный контроль»

Аннотация. На сегодняшний день коррупционная составляющая экономической системы остается одной из самых распространенных проблем России. Коррупционные явления негативно влияют на обстановку в стране, подрывая стабильность экономики страны и отдельных ее регионов. Проведен анализ научной литературы, которая свидетельствует о недостаточной содержательности понятия «антикоррупционный контроль». Автором была предпринята попытка самостоятельного толкования данного термина через комплексное рассмотрение анализируемого понятия.

Ключевые слова: коррупция; антикоррупционный контроль; противодействие коррупции; уполномоченные органы власти.

Одним из негативных явлений для развития государства и национальной безопасности стран мира на сегодняшний день является коррупция. Созданное теневое право нарушает не только механизмы юридического регулирования общественных отношений, но и бросает вызов всему человеческому обществу, обособляясь в отдельную систему взаимоотношений.

Для контроля за деятельностью коррупционной направленности в государствах предусмотрены меры по противодействию коррупционным проявлениям. В связи с адаптивностью феномена коррупции под изменчивые внешние обстоятельства, со стороны государства необходимо постоянное совершенствование и развитие новых векторов борьбы с коррупцией. Этот процесс не имеет за собой окончательного решения, в связи с чем появляются новые способы преодоления коррупционных издержек, что находятся в связи с политическими и социальными явлениями. Общие превентивные меры противодействия коррупции должны применяться в синергии с контрольной деятельностью государственных органов по предупреждению противоправных проявлений. Только в сочетании нескольких способов возможно уменьшение влияние коррупционной направленности.

Анализ государственного контроля, как способа проверки результативности соблюдения законности субъектами правоотношений и отдельно органами власти, должен происходить во всех группах научных направлений. Необходимо рассматривать уголовно-правовой и административно-правовой аспект, а так же вопросы антикоррупционной политики, как механизмы противодействия коррупционного проявления.

В настоящее время прослеживается большой интерес широкого перечня специалистов по проблематике антикоррупционного контроля, которые приходят к единому мнению о необходимости системной разработки актуальной контрольной (надзорной) деятельности противодействия коррупции. Такие выводы встречаются в связи с тем, что существует существенный недостаток либо же полное отсутствие общих положения для определения антикоррупционного контроля, что, в конечном счете, приводит к потребности в уточнении содержания данного понятия. Даже на уровне теоретико-правового значения учеными-исследователями в области права была выявлена важность подобного вида контроля.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук **Т. С. Эфендиев.**

В виду отраслевого разделения ученые по разному подходят к анализу и пониманию антикоррупционного контроля, в связи с чем существует расхождение в понимании коррупции, создавая разницу в толковании термина изучаемой правовой категории. С данного этапа начинается создание дефиниции в административно-управленческой плоскости. Рассмотрим несколько направлений, по которым происходит рассмотрение данного вопроса.

В первом случае, ученые и исследователи понимают под рассматриваемым видом контроля систему мер, формирующуюся благодаря уполномоченным государственным органам по противодействию коррупции. Другая группа ученых, напротив, полагает, что изучаемый контроль подконтролен только связи между экономической и политической системой конкретной страны. Но существует и иная позиция, в которой система мер по соблюдению антикоррупционных ограничений контролируется специальными субъектами власти, которые выполняют соответствующие требования в определенно конкретном учреждении [1]. Если таким представляется административно-управленческая плоскость, то для формально-юридических рамок антикоррупционный контроль выглядит как система мер, которая служит установлению соответствия требованиям законодательства и действий должностных лиц.

Для определения общего понимания антикоррупционного контроля необходимо рассмотреть его смысловое значение. Понятие контроля в специальной юридической литературе рассматривается как форма деятельности органов власти, по осуществлению проверки на предмет законности и целесообразности действий и требований [2]. В таком случае, антикоррупционной деятельностью считаются действия, направленные на снижение уровня коррупции либо ее устранения посредством всех субъектов правоотношений в данной области.

Подводя итог можно определить, что определение антикоррупционного контроля включает в себя положение о конкретной форме деятельности уполномоченных субъектов власти, действия которых направлены на ликвидацию использования должностными лицами властных полномочий в качестве личного обогащения. Важной деталью является то, что данный вид контроля представляет собой разновидность непосредственно деятельности, нежели систему мер, что говорит о пользе лишь при осуществлении активных действий по ликвидации коррупционных явлений.

Литература

1. Горбунова, А. А. Коррупция в сфере экономической безопасности / А. А. Горбунова, И. А. Рыбина // Вестник науки. — 2022. — №5 (50).
2. Заброда, Д. Г. Понятия, содержание и виды антикоррупционного аудита // Предупреждение коррупции в органах государственной власти Российской Федерации. — Симферополь, 2020.

Шамсуев Ш. К.,
студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Антикоррупционная политика в России

Аннотация. В научной статье исследовалась система противодействия коррупции в России и меры осуществления органами власти антикоррупционной политики. Фундаментальной основой для стратегического совершенствования механизма противодействия коррупции были выявлены в изменении правового сознания граждан стран. Следует сформировать практические методы влияния на социум в целях пропаганды антикоррупционной политики России.

Ключевые слова: коррупция; коррупционное поведение; антикоррупционная политика; антикоррупционное правосознание.

Главной целью государства является сохранение стабильного положения внутри страны в тяжелые для страны время и регулярное совершенствование механизмов контроля за внутренними и внешними государственными процессами. Отягчающим обстоятельством для ведения данной политики служит низкое правовое сознание граждан, которое не соответствует правовым требованиям. Президент Российской Федерации Путин В. В. в одном из своих обращений выделил главной задачей государства — развития в обществе неприятия любого нарушения закона и формирование правосознания граждан, которое должно формироваться со школьных лет.

Так, наиболее явной для России проблемой видится коррупционная направленность населения страны, образованная культом обогащения и подавления публичных интересов [1]. В обществе наблюдается терпимость к проявлению коррупции, что свидетельствует об отсутствии осведомленности и недооценке вреда для всех уровней власти. Ложные убеждения становятся родоначальниками роста коррупции и распространению других косвенных видов правонарушений.

В настоящее время факт неэффективности методов противодействия коррупции внутри населения установлено посредством постоянного увеличения числа коррупционных преступлений. Превентивные нормативно-правовые акты только усугубляют неподготовленное сознание граждан и сохраняют тенденцию на перспективу в большом проценте участвующих лиц в коррупционных преступлениях.

Противодействие коррупции должно начинаться с прозрачности деятельности государственных органов и органов местного самоуправления на всех этапах ее совершения. Отсутствие открытости данных и ограничение в предоставлении информации усугубляют положение в стране, подрывают доверие к власти и способствуют увеличению числа коррупционеров. Помимо этого, при обилии бюрократической системы, многие документы представлены лишь на общем уровне субъекта Федерации, когда об отдельном муниципальном образовании они будут отражена узконаправленно.

Ощутима проблема и в области антикоррупционных программ. Так, выявлена прямая зависимость уровня коррупции от финансовой составляющей местного бюджета. Неоднородность ситуации связана с тем, что в процветающих регионах заметнее выражена коррупционная направленность. Из этого следует, что при отсутствии дополнительных коррективов в антикоррупционные программы на данном уровне нельзя говорить о возможности развития [2]. Все перечисленное только создаст больший раз-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук **Т. С. Эфендиев.**

рыв у населения, увеличивая чисто коррупционной деятельности, что впоследствии может приобрести всеобщий характер.

Для устранения коррупционных явлений и их последствий необходимо предпринять комплексный перечень меры стратегического характера. Анализируя все вышесказанное, можно предложить совершенствование мероприятия по борьбе с коррупцией следующим образом. Вначале важно увеличить информационную открытость деятельности органов власти, что повысит авторитет власти в глазах народа. В связи с этим, требования законодательства не будут казаться высокими, что приведет к повышению правового сознания граждан через доверие к публичной власти и самостоятельное желание соблюдать нормы-предписания [3].

Следующим этапом видится сокращение числа отделов и сотрудников, выполняющих дублирующие функции. Достаточно небольшое число квалифицированного персонала с расширением их прав и ответственности либо объединение в одну структуру нескольких отделов [4]. Это поможет сократить бюрократию и дублирование одной функций внутри компании.

Далее органам власти более решительно нужно защищать информационные ресурсы и бороться с экономическими преступлениями в области коррупции через обеспечение неотвратимости наказания за данный вид правонарушения в независимости от социального статуса коррупционера в обществе.

Немаловажной мерой со стороны государства является содействие СМИ через предоставление независимости в распространении и освежении информации о мероприятиях, касающихся противодействия коррупции. Поступательными материалами через различные средства массовой информации о необратимости наказания, стратегически возможно сформировать в сознании граждан неприемлемость такого явления. Помимо этого, проведение проектов в формате конференций, научных семинаров и образовательных лекций должно повысить правовую культуру населения, устранив терпимость к коррупции.

Таким образом, можно сделать вывод, что коррупция в России имеет формат только социально-экономического явления, но и составляет психологию масс. Необходимо заново прививать в населении неприязнь к коррупционному поведению, искореняя тягу к обогащению и стяжательство, напротив пропагандируя морально-нравственное поведение через различные самостоятельные институты гражданского общества. Следовательно, эффективнее борьба с коррупцией может осуществляться, если будет совершена одновременно в двух направлениях: ужесточение законодательства в применении его ко всем слоям населения и формирование новой антикоррупционной правовой культуры, которая будет составлять основу мировоззрения населения России.

Литература

1. Ардашев, Р. Г. Иррациональность правового сознания россиян // Социальные институты в правовом измерении: теория и практика. Материалы II Всероссийской научно-практической конференции. ФГБОУ ВО «ИГУ»; под общей редакцией О. А. Полюшкевич, Г. В. Дружинина. — Москва, 2020.
2. Иванов, Р. В. Противодействие коррупции: стратегии и модели на муниципальном уровне // Антикоррупционная культура и молодежь в России и Китае: современное государство, бизнес, общество : сборник статей / под редакцией А. В. Петрова, О. П. Горьковой, Инь Шаша, Ян Юнь-кэ. — Санкт-Петербург, 2020.
3. Отношение россиян к коррупции / А. А. Максименко [и др.] // Вестник Санкт-Петербургского университета. Социология. — 2020. — Том 13. — № 4.
4. Сарычев, А. В. Социальные и политические аспекты коррупции / А. В. Сарычев, И. Н. Архипцев // Проблемы правоохранительной деятельности. — 2022. — № 3.

Шарова Е. А.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Сравнительно-правовой анализ договора подряда и договора возмездного оказания услуг

Аннотация. В статье проанализирована внешняя схожесть договора подряда и договора возмездного оказания услуг, которая на практике часто вызывает проблемы верной идентификации правоотношения и противоречия в правоприменительной деятельности. В статье рассмотрена судебная практика по вопросу проблем применения данных договоров в коммерческой деятельности.

Ключевые слова: работы; услуги; договор подряда; договор возмездного оказания услуг; подрядчик; заказчик; исполнитель.

В связи с преимущественной востребованностью на современном экономическом рынке нужды в оказании услуг и выполнении работ, самыми используемыми договорами гражданского оборота являются договор подряда и договор возмездного оказания услуг. Указанные договоры схожи своей сутью и практической тождественностью их правового регулирования. Необходимо разграничить схожие черты договора подряда и договора возмездного оказания услуг, их направленность на осуществление конкретных действий, а именно работу или услугу; возмездность, консенсуальность и двусторонность обоих разновидностей договора.

В предпринимательской деятельности субъектами правоотношений широко применяются договоры подряда и (или) возмездного оказания услуг. При заключении договора важно определиться, что будет являться его предметом — работа или услуга, так как от правильности определения вида договора будет зависеть, какие положения необходимо применять при его заключении.

Практической проблемой в настоящее время является верная квалификация договора при его заключении — заключая договор подряда с элементами, присущими договору об оказании услуг, и при возникновении спорных правоотношений, судом будут применяться именно нормы, регулирующие договор об оказании услуг. Из п. 5 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 14 марта 2014 г. № 16 «О свободе договора и ее пределах» следует, что при оценке судом того, является ли договор непоименованным, принимается во внимание не его название, а предмет договора, действительное содержание прав и обязанностей сторон, распределение рисков и т.д. В связи с тем, что текст договора и его содержание формулируются сторонами договора, зачастую суть его определяется неверно. Таким образом, при уяснении содержания договора решающее значение придается его тексту и вытекающему из него смыслу. При этом законом допускается также заключение так называемого смешанного договора.

Последствиями ошибки при выборе вида договора в момент его заключения сторонами может быть — не признание заключенного сторонами договора, это касается условий о предмете, сроках выполнения работ и цене договора, переквалификации договора, и все это, в свою очередь, несет правовые и финансовые риски, которые будут влиять на показатели финансово-хозяйственной деятельности организации.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **С. А. Правкин.**

Основным отличием указанных договоров друг от друга, безусловно, является их нормативно-правовое регулирование. Регулирование договора возмездного оказания услуг обуславливается положениями гл. 39 ГК РФ, а договора подряда — гл. 37 ГК РФ.

Правила о подряде отличаются от правил о договоре возмездного оказания услуг. Анализ норм ГК РФ позволяет детально разграничить такие договорные типы отношений. Важно определить, что необходимо получить заказчику от исполнителя: достижение определенного результата по окончании работ или процесс осуществления какой-либо деятельности?

Анализ законодательства говорит о том, что договор об оказании услуг — это договор о приложении неких усилий, процесса труда, а договор подряда — договор о достижении конкретного результата.

Услугой является определенное действие или деятельность, которые исполнитель осуществляет по заданию заказчика (п. 1 ст. 779 ГК РФ). При этом для заказчика ценность представляет процесс исполнения договора, то есть сами действия исполнителя, которые не всегда имеют овеществленный результат.

Работа — это деятельность, направленная на достижение определенного овеществленного результата, который может выражаться, например, в создании новой вещи или улучшении имеющейся, в разработке технической документации (по смыслу п. 1 ст. 702, п. 1 ст. 703, ст. 758 ГК РФ).

В отличие от договора об оказании услуг в договоре подряда интерес для заказчика представляет не сама деятельность исполнителя, а вещественный результат (постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 24 сентября 2013 г. № 4593/13 по делу № А41-7649/2012).

Таким образом, для более точного различия рассматриваемых договоров необходимо уяснить разницу между работами и услугами. Когда мы говорим об услуге, то здесь важно брать в расчет эффект оказанной услуги, а работа является деятельностью, которая направлена на достижение овеществленного результата.

Ю. В. Романец считает, что «особенностью услуг, отличающих их от подряда, является то, что работа, выполняемая по договору возмездного оказания услуг, направлена на достижение результата, который неотделим от процесса работы, т.е. заказчик услуги получает полезный эффект от самой деятельности по оказанию услуги» [1, стр. 495].

Я. И. Функ отмечает, что услуга характеризуется прежде всего как определенное действие, то есть процесс, деятельность как таковая. Работу же характеризует прежде всего результат (хотя в процессе выполнения работ тоже присутствует определенное действие, но работу характеризует не оно, а результат), то есть то конечное, что возникает в связи с выполнением работ [2].

Анализируя судебную практику, нередко встречаются случаи переквалификации одного договора в другой. Например, в постановлении Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 10 сентября 2019 г. № Ф04-4003/2019 по делу № А67-11198/2018 суд переквалифицировал договор об оказании услуг в договор подряда. Из буквального толкования данных норм следует, что по договору подряда для заказчика прежде всего имеет значение достижение подрядчиком определенного вещественного результата.

При возмездном оказании услуг заказчика интересует именно деятельность исполнителя, не приводящая непосредственно к созданию вещественного результата. Из положений договора, приложений к нему следует, что в рамках спорных правоотношений выполнение работ производилось с целью получения материального результата — в виде добытого полезного ископаемого в установленном объеме.

Учитывая изложенное, при разрешении вопроса об основаниях расторжения договора и последствиях расторжения суду надлежало применить ст. 717 ГК РФ.

В постановлении Арбитражного суда Северо-Западного округа от 6 мая 2019 г. № Ф07-3910/2019 по делу № А56-41928/2018 суд также применил к договору подряда положения о договоре об оказании услуг. В соответствии со ст. 702 ГК РФ по договору подряда одна сторона (подрядчик) обязуется выполнить по заданию другой стороны (заказчика) определенную работу и сдать ее результат заказчику, а заказчик обязуется принять результат работы и оплатить его.

В соответствии со ст. 779 ГК РФ по договору возмездного оказания услуг исполнитель обязуется по заданию заказчика оказать услуги (совершить определенные действия или осуществить определенную деятельность), а заказчик обязуется оплатить эти услуги.

Из буквального толкования данных норм следует, что договор подряда отличается от договора на возмездное оказание услуг тем, что результат деятельности подрядчика имеет овеществленный характер и выражается в создании вещи по заданию заказчика или ее трансформации (реконструкции, ремонте и т.д.), в отличие от деятельности услугодателя, не приводящей к созданию вещественного результата. По договору подряда ценность для заказчика представляет результат работ, в договоре на оказание услуг ценностью для заказчика являются сами действия исполнителя.

Из положений заключенного между сторонами договора следует, что в рассматриваемом случае для заказчика важно регулярное оказание организацией услуг по уборке лифтовых холлов и лестничных клеток в многоквартирных домах, придомовых территорий.

Таким образом, при рассмотрении настоящего дела суд первой инстанции обоснованно применил нормы права, предусмотренные для договора возмездного оказания услуг.

Сравнив предметы двух договоров очевидными становятся и различия в их условиях. Так, если для подряда важен срок выполнения работ и их стоимость, то в договоре возмездного оказания услуг сроки и стоимость рассчитываются исходя из установленных цен с учетом продолжительности оказания услуг. Что касается срока, он, к примеру, может и вовсе не иметь значения для сторон. Например, анализ судебной практики показал, что при оказании услуг мобильной связи и ряда бухгалтерских или финансовых услуг соглашения заключаются на неопределенный срок. По договору подряда обязанность по уплате возникает после окончательной сдачи результатов работы подрядчиком. В соответствии со ст. 781 ГК РФ по договору возмездного оказания услуг сроки оплаты оказанных услуг устанавливаются в договоре возмездного оказания услуг по соглашению сторон.

Не менее важным отличием двух указанных договоров является вопрос о возможности сторон привлекать к исполнению договора третьих лиц. К примеру, при отсутствии данного условия в договоре возмездного оказания услуг исполнитель обязан лично оказать услуги, для подряда же данное правило не работает. Более того, на практике подрядчики очень часто привлекают различных субподрядчиков, не согласовывая это с заказчиком, а ответственность за действия третьих лиц они будут нести сами.

В подведение итогов проведенного анализа стоит отметить, что в практической деятельности нередко встречаются случаи, когда стороны договора не могут квалифицированно разграничить существо работ и услуг, уловить существенную разницу между договорами подряда и возмездного оказания услуг, в результате чего происходит смешение договорных обязательств. И работы и услуги являются объектами договорных обязательствных правоотношений и имеют способность отчуждаться для удовлетворения имущественных и иных интересов участников гражданского оборота.

При ведении хозяйственной деятельности и в момент заключения определенного договора заказчику необходимо определить, с какой целью предполагается заключение договора. Так, выбор в пользу договора возмездного оказания услуг стоит сделать,

если интерес в деятельности представляется в необходимости осуществления определенного рода деятельности. Если заказчику необходимо конечной целью получить некий результат от процесса выполнения работы — стоит заключить договор подряда. Суды при рассмотрении споров об определении природы договора, в случае, если имеются разногласия, толкует его самостоятельно. Так, п. 5 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 14 марта 2014 г. № 16 нормы об отдельных видах договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами, могут быть применены к непоименованному договору по аналогии закона в случае сходства отношений и отсутствия их прямого урегулирования соглашением сторон (п. 1 ст. 6 ГК РФ).

Литература

1. Романец, Ю. В. Система договоров в гражданском праве России. — Москва : Юрист, 2004.
2. Функ, Я. И. Отличие договора подряда от договора возмездного оказания услуг // КонсультантПлюс.

Шелпаков Р. О.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Проблемы правового регулирования судоходства в Арктической зоне

Аннотация. Судоходство в целом, и коммерческое судоходство в северных регионах, в частности является наиболее перспективным средством доставки грузов, для которого представляется важным наличие современного нормативно правового регулирования. Сегодня Российская Федерация даже с учетом сложной геополитической обстановки стремительно наращивает свой потенциал, в том числе для достижения поставленных целей повышения объема грузопотока по Северному морскому пути. Целью данной статьи является установление целесообразности развития нормативно-правовой базы, регулирующей транспортировку груза морским транспортом в арктическом регионе. На правовом уровне следует уделить большее внимание, предотвращению возможных негативных последствий, предъявляя повышенные требования к безопасности судоходства применительно к судам, совершающим международные рейсы в полярных водах. Делается вывод о том, что недостаточно принятия новых международных требований, направленных на обеспечение безопасности судоходства. Необходим жесткий контроль соблюдения уже существующих нормативных документов. И одним из механизмов контроля за соблюдением правил Международной морской организации (ИМО) в Арктике может быть консолидированный контроль судов в портах со стороны арктических государств.

Ключевые слова: перевозка грузов; арктическое судоходство; морское право; безопасность судоходства; контроль.

Судоходство — плавание судов по водным путям. Существует несколько классификаций, разделенных по разным признакам:

- 1) в зависимости от района плавания различают морское, внутреннее и смешанное плавание;
- 2) в зависимости от рода деятельности: коммерческое, промысловое и др.

Когда судоходство только появилось, в силу технологических ограничений оно проходило исключительно вдоль побережья. Развитие астрономии, появление компаса и совершенствование конструкции судов вывели корабли в открытое море и океаны. Развитие судостроения и заинтересованность в исследовании ледяных просторов позволили в 1899 г. спустить на воду арктический ледокол «Ермак», который стал первым в мире ледоколом, способным форсировать тяжелые льды. Уже скоро, в 1935 г. произошло первое коммерческое плавание в арктических водах, когда грузовое плавание совершили лесовозы «Ванцетти» и «Искра» из Ленинграда во Владивосток по Северному морскому пути. Однако о планомерном коммерческом судоходстве в северных широтах, по трассам Северного морского пути стало возможным говорить с появлением в 1956 г. первого в мире ледокола с атомной энергетической установкой «Ленин». По данным ФГКУ «Администрация Севморпути», ФГУП «Атомфлот» с 1963 г. проводит увеличение объема перевозок по Северному морскому пути, как представляется, за счет использования ледоколов с атомными энергетическими установками, которые позволили, в том числе, разрешить проблему короткой северной навигации.

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

Современное судоходство по арктическому побережью базируется на развитых технических средствах для его осуществления и обеспечивающих судоходство портовыми, гидрометеорологическими, гидрографическими, аварийно-спасательными, ремонтным и др. службами. Важным для судоходства, особенно в арктическом регионе, является обеспеченность материально-техническими средствами. В 2021 г. вышел очередной отчет Всемирного банка, посвященный влиянию уровня материально-технического обеспечения торговых операций на конкурентоспособность страны. В отчетах Всемирного банка формируется рейтинг стран, в соответствии с показателем эффективности логистики, который основывается на шести «областях эффективности»: работа таможенных органов и других служб; работа логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры; простота и доступность организации международных поставок; уровень компетентности местных логистических компаний; возможность отслеживать международные поставки; и своевременность полного завершения поставок. Первое место рейтинга с завидным постоянством занимает Германия. Для коммерческого судоходства, безусловно, важным является эффективность логистики, состояние которой в Российской Федерации, по состоянию на 2021 год незначительно ухудшилось в сравнении с показателями эффективности логистики в 2016 г. по данным рейтинга Всемирно банка за 2016 г. (в 2016 г. Россия занимает 75 место эффективности логистики, а в 2021 — 85 место).

Неоднократно на конференциях и форумах отмечалось, что одним из приоритетных направлений развития русской Арктики, регионов Дальнего Востока является Северный морской путь, рост объема грузоперевозок по которому должен в ближайшей перспективе повыситься до 80 млн т, что, по мнению Юрия Трутнева, может быть выполнено, «если в Арктике появятся новые производства, дающие такую грузовую базу». Однако, если обратить внимание на спутниковые данные загруженности грузопотока в арктическом регионе [URL: www.bunkerportsnews.com], можно увидеть, что северные регионы почти не используются для грузоперевозок.

Неиспользование Арктического региона в качестве маршрута грузовых перевозок связан как с ограниченными техническими возможностями отслеживания движения судов, так и с климатическими особенностями Арктического региона. Северный Ледовитый океан — это глубокий океан, покрытый дрейфующим паковым льдом и окруженный континентами и архипелагами вокруг Северного полюса Земли. Арктика является крупнейшим и наименее фрагментированным обитаемым регионом планеты. Воды Северо-Ледовитого океана омывают побережье пяти государств — России, Канады, США (Аляска), Дании (Гренландия), Норвегии. Указанные приарктические государства обладают национальным законодательством, регулирующим судоходство, в том числе затрагивающие вопросы судоходства в северных широтах. Климатические и природные особенности данного региона предъявляют повышенные требования к судам, совершающим международные рейсы в полярных водах, в связи с чем был принят Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах — Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), вступивший в юридическую силу с 1 января 2017 г. Основная цель принятия данного Кодекса повышение безопасности при эксплуатации морских судов и уменьшение антропогенного воздействия на окружающую среду при судоходстве в арктических морских пространствах по средствам соблюдением дополнительных международных норм. Полярный кодекс устанавливает стандарты, охватывающие вопросы проектирования, строительства, оборудования, эксплуатации, обучения и охраны окружающей среды для судов, совершающих полярные рейсы. Существование множества различных национальных правовых актов, регулирующих арктические морские перемещения создают множества противоречий, так как каждое из них ставит свои требования к оформляемым документам, что несет за собой проблему контроля за соблюдением международ-

ных требований и обеспечения безопасности арктического региона. С учетом особенностей Арктического региона, в целях организации его экологической безопасности и минимизации аварийности в этих труднодоступных регионах, где ликвидация последствий навигационных и техногенных аварий может превратиться в национальное бедствие, важно не только использовать специально спроектированную современную технику, суда с высоким ледовым классом и привлекать высокопрофессиональные кадры с опытом работы, постоянно работающих в регионе, но и контролировать соблюдение международных требований. В целях такого контроля за соблюдением международных требований и обеспечения безопасности арктического региона государствам, в первую очередь граничащим с Арктикой, следует разработать особый механизм контроля за соблюдением правил ИМО в Арктике, что может быть сделано посредством заключения единого международного правового акта, устанавливающего общее регулирование судоходства в арктическом регионе, превалирующее над национальными нормами. На национальном уровне можно назвать следующие проблемы правового регулирования арктического судоходства.

1. Крайне слабо развита транспортная инфраструктура. Из-за недостатка ледоколов уже сейчас срок ожидания конвоя может составлять до 2 недель, что крайне негативно сказывается на коммерческих перевозках. Более того, рост транзитных грузопотоков сдерживает высокая стоимость ледокольной проводки. Согласно проведенному исследованию Груздевой Е. В. «существующая инфраструктура СМП не позволяет обеспечить необходимые условия для роста перевозок» [URL: https://www.researchgate.net/publication/301638191_The_capacity_of_cargotransportation_along_the_Northern_sea_route] отмечается, что отсутствует или же недостаточно развито: навигационное обеспечение; коммуникационное обеспечение; поисково-спасательное обеспечение; техническое обеспечение; медицинское обеспечение. Не достаточно развитая инфраструктура вызывает риски увеличения времени прохода по трассам СМП, а в совокупности со сложными климатическими особенностями региона происходит увеличение стоимости страхования груза и ответственности судовладельца. Выявленные недостатки предлагается решать поддержкой в строительстве ледоколов, модернизации уже имеющихся и созданием новых арктических портов, а также помощи развития единой Арктической транспортной системы. Ключевая роль в создании, которой Правительство РФ отводит Северному морскому пути.

2. Декларативность выдачи разрешения на плавание судов в акватории Северного морского пути. Правила плавания в акватории Северного морского пути (утверждены постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. № 1487) декларируют выдачу разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути, однако не регламентируют обязанность Администрации Северного морского пути осуществлять контрольные мероприятия с целью подтверждения пригодности судна, его соответствия требованиям безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов. Отсутствие требования о контроле соблюдения судовладельцами требований к судам, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения судами, свидетельствует о формальном подходе к процедуре выдачи разрешения на плавание в акватории Северного морского пути. Возможным решением указанного упущения может быть внесение дополнения в п. 4 ст. 5.1 КТМ РФ, в котором рекомендуется предусмотреть обязанность Администрации СМП при выдаче разрешения проводить контрольные мероприятия. В перспективе данное предложение позволит минимизировать нежелательное, вредное воздействие на окружающую природную среду, а также позволит упростить, оптимизировать контрольные мероприятия в морских портах, при оформлении захода и выхода из них.

3. Отсутствие на законодательном уровне унифицированных требований к договору оказания услуг ледокольной проводки, на практике неблагоприятно влияет на соблю-

дение норм российского законодательства, в том числе положений о защите конкуренции, соблюдение принципов равенства сторон гражданско-правовых отношений, пресечение монополистической деятельности и добросовестной конкуренции.

4. Как средство обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения происшествий с судами и защиты морской среды положения ст. 86 КТМ РФ предусматривают лоцманскую проводку судов, в том числе и ледовую лоцманскую проводку, которые согласно положениям ст. 41 КВВТ РФ оказываются государственными лоцманскими службами и негосударственными организациями по лоцманской проводке судов на возмездной основе. Следует отметить, что в настоящий момент договор лоцманской проводки не имеет надлежащего нормативно-правового регулирования, что является упущением и на практики неблагоприятно влияет на соблюдение норм российского законодательства, в том числе положений о защите конкуренции, соблюдение принципов равенства сторон гражданско-правовых отношений, пресечение монополистической деятельности и добросовестной конкуренции. Представляется, что вышеуказанные предложения совместно с другими нормами российского и международного права послужат нормативной правовой базой для дальнейшего развития российского законодательства в сфере правового регулирования арктического судоходства.

Юрова В. М.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Правовое регулирование инноваций в предпринимательской деятельности

Аннотация. В данной статье рассматривается правовое регулирование инноваций в предпринимательской деятельности. Выявлены проблемы правового регулирования, вносятся авторские рекомендации по совершенствованию.

Ключевые слова: предпринимательская деятельность; инновации; инновационная деятельность; потребитель; технологии.

Инновационная деятельность нацелена на определенные изменения в социальной и экономической системе, поэтому необходимо понимать и знать основу правового регулирования данной деятельности. В качестве понятийного аппарата, инновационная деятельность и инновации были включены в Федеральный закон от 23 августа 1996 г. № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике». Первоначально понятия «инновации» и «инновационная деятельность» законодатель хотел включить в понятийный аппарат Закона. Но сделано это было только после внесения в феврале 2011 г. в Государственную Думу очередного проекта закона «О государственной поддержке инновационной деятельности в Российской Федерации».

Примечательно, что в этом проекте не содержалось ни понятие инновации, ни понятие инновационной деятельности, в нем формулировалось понятие инновационной продукции. К инновационной продукции относили товары, в которых использованы результаты научной и (или) научно-технической деятельности.

Впервые законодательное определение инноваций было дано в постановлении Правительства РФ от 24 июля 1998 г. «О концепции инновационной политики Российской Федерации на 1998—2000». В нем инновации (нововведения) определялись как конечный результат инновационной деятельности, получивший реализацию в виде нового или усовершенствованного продукта, реализуемого на рынке, нового или усовершенствованного технологического процесса, используемого в практической деятельности. Следовательно, этот этап инновационной деятельности должен регулироваться нормами законодательства о науке и государственной научной политике.

Сложности правового регулирования, технологического этапа инновационной деятельности связаны с тем, что, хотя мы и говорим о современном развитии Российского общества как общества технологий, информатизации и цифровизации, законодательство, регулирующее современные тенденции в развитии общества, только начинает приниматься и разрабатываться. Первым шагом в законодательном регулировании технологических отношений стало принятие части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ). Речь идет, прежде всего, о гл. 77 ГК РФ, где закреплено право использования результатов интеллектуальной деятельности в составе единой технологии.

Что касается метода правового регулирования инновационных отношений, здесь следует обратить внимание на комплексный характер метода инновационного права: в нем используется, с одной стороны, авторитарный (императивный) метод власти-подчинения, характерный для публичных отраслей права (в отношениях по управле-

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

нию и государственному регулированию инновационных отношений), с другой — автономный (диспозитивный) метод равенства сторон, характерный для частных отраслей права (в отношении договоров, созданию объектов интеллектуальной деятельности) [4].

В современный период, в условиях развития рыночной экономики, товары, технологии и услуги — главный инструмент в конкуренции. С быстрым темпом развития технологий фирмы не могут полагаться только на существующие товары. Потребитель ожидает новые и усовершенствованные товары. Отсюда рождается конкуренция, за внимание потребителя, продавцы готовы расширять ассортимент новшествами.

Дефицит каких-либо ресурсов можно компенсировать за счет замены или внедрения ресурсосберегающих технологий; дефицит квалифицированного персонала может быть восполнен за счет автоматизации процессов производства и управления или аутсорсинга и т.п. Таким образом, для обеспечения своей устойчивой позиции на рынке в условиях конкуренции предприятия осуществляют инновационную деятельность, темпы и масштабы которой тем больше, чем острее конкурентная борьба на рынке [1].

Исходя из специфики инноваций, цели и сферы изменений, вызываемых ими, выделяют четыре группы инноваций: технологические инновации (продуктовые и процессные); организационные инновации; маркетинговые инновации.

Специальными документами, регулирующими инновационную предпринимательскую деятельность, являются:

— Федеральный закон от 23 августа 1996 г № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике»;

— Федеральный закон от 24 июля 2007 г. № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации»;

— распоряжение Правительства РФ от 8 декабря 2011 г. № 2227-р «Об утверждении Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года».

Сама же инновационная деятельность определялась как процесс, направленный на реализацию результатов законченных научных исследований и разработок либо иных научно-технических достижений в новый или усовершенствованный продукт, реализуемый на рынке, в новый или усовершенствованный технологический процесс, используемый в практической деятельности, а также связанные с этим дополнительные научные исследования и разработки.

Инновации, различные по форме и подходам к их реализации, составляют основу стратегии развития бизнеса, независимо от его организационно-правовой формы и размеров предприятия. В то же время, несмотря на очевидные преимущества технологического лидерства, в условиях конкуренции инновационная деятельность не всегда рассматривается как приоритетная вследствие высоких сопровождающих ее рисков. Юридические риски в инновационных проектах могут быть связаны с ошибками в документальном оформлении всех сделок, а также с нарушением законодательства в сфере интеллектуальной собственности [6].

Следствием рисков может стать невозможность присвоения полученных результатов интеллектуальной деятельности и, как следствие, невозможность установления контроля над полученными инновациями.

Проблема коммерциализации инновационных продуктов в предпринимательской деятельности является одной из основных проблем инновационного права и отражает отличие инновационного права от права интеллектуальной собственности. Если в патентном праве достаточно оформить изобретение и получить патент, то в инновационном праве главное — доведение инноваций до конечного потребителя. Поэтому коммерциализация является важным связующим звеном между отношениями права интеллектуальной собственности и инновационного права [2].

Одной из форм поддержки развития инновационной деятельности на этапах НИР в секторе наукоемких технологий помимо бюджетного и венчурного финансирования являются научные фонды. Научные фонды — это некоммерческие организации, занимающиеся предоставлением на конкурсной основе грантов для поддержки научной и инновационной деятельности.

Для того чтобы способствовать развитию принципиально новых направлений производственной деятельности, которые дадут импульс развитию сопряженных отраслей, осуществляют финансирование за счет бюджетных средств на безвозвратной основе. Также безвозвратное финансирование осуществляется при реализации конверсионных, оборонных, экологических и других объектов, которые не рассчитаны на коммерческую отдачу вообще или на быстрое ее получение.

Возвратное финансирование сориентировано на коммерческий эффект от осуществляемого коммерческого проекта. Как правило, требуется поддержка со стороны государства на ранних стадиях осуществления инвестиционного проекта, в связи с чем финансирование за счет бюджетных средств на возвратной основе обычно дополняется системой льгот (налоговых, кредитных и др.), которые носят временный характер [5].

Формы прямого участия государства в инвестиционной деятельности перечислены в ст. 11 Закона инвестиционной деятельности Федеральный закон от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений».

При оценке эффективности использования бюджетных средств, направленных на государственную поддержку инновационной деятельности, контрольные (надзорные) органы руководствуются правилами, утвержденными постановлением Правительства РФ от 22 декабря 2020 г. № 2204 «О некоторых вопросах реализации государственной поддержки инновационной деятельности, в том числе путем венчурного и (или) прямого финансирования инновационных проектов, и признании утратившими силу акта Правительства Российской Федерации и отдельного положения акта Правительства Российской Федерации».

В случаях, когда инвестиционные проекты и (или) инвестиционные программы осуществляются Россией совместно с иностранными государствами, решения об использовании средств федерального бюджета для их финансирования должны приниматься только после заключения Российской Федерацией соответствующих межгосударственных соглашений.

При определении коммерческого потенциала технологии обеспечивают в первую очередь снятие правовых рисков. Такие исследования направлены на оценку возможности укрепления потенциальной инновационной монополии за счет формирования патентной монополии и пополнения портфеля прав, основанных на результатах интеллектуальной деятельности, а также на разработку схем защиты прав ИС на объекты технологии.

В настоящее время отсутствует комплексный нормативный правовой акт, которым регламентируются правоотношения, возникающие при осуществлении инновационной предпринимательской деятельности, правовое обеспечение инновационного предпринимательства должно обеспечивать системное регулирование, как создания инновационной деятельности, так и процесса ее реализации. Комплексный подход в обеспечении нормативной правовой базы развития инновационной деятельности будет способствовать формированию конкурентной бизнес-среды и повышению инновационной активности субъектов предпринимательства.

Инновационная деятельность обладает двойственной природой. На первом этапе она представляет собой научную деятельность, а на последующих — предпринимательскую. Таким образом, государственная инновационная политика должна склады-

ваться из двух направлений: государственной научно-технической политики и государственной политики в сфере поддержки предпринимательства. Кроме того, при формировании государственной инновационной политики предлагается учитывать перспективные положения, содержащиеся в законодательных и иных нормативных актах субъектов Российской Федерации, относящихся к сфере инновационного развития [3].

Таким образом, разработка нового закона о научной, научно-технической и инновационной деятельности в предпринимательской деятельности Российской Федерации является актуальной задачей.

Литература

1. Алексеев, М. Б. Анализ инновационной деятельности : учебник и практикум для вузов / М. Б. Алексеева, П. П. Ветренко. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2023.
2. Брылев, А. А. Основы научно-исследовательской работы : учебник для вузов / А. А. Брылев, И. Н. Турчаева. — Москва : Издательство Юрайт, 2023.
3. Звездкина, А. С. Инновационная деятельность в России: проблемы правового регулирования : дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2005.
4. Инновационное право : учебник / ответственный редактор А. В. Юдин. — Самара : Изд-во Самарского университета, 2020.
5. Мальцева, С. В. Инновационный менеджмент : учебник для вузов. — Москва : Издательство Юрайт, 2023.
6. Маркетинг инноваций в 2 частях. Часть 1 : учебник и практикум для вузов /под редакцией Н. Н. Молчанова. — Москва : Издательство Юрайт, 2023.

Кабетова А. А.

магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)¹

Государственные закупки

Аннотация. В статье отображены актуальные проблемы в сфере государственных закупок в РФ, одной из причин которых является дисбаланс между Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и Федеральным законом от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц». Актуальной темой в Российской Федерации является формирование государственных закупок, такая процедура в стране появилась совсем не давно, вследствие чего по данной теме отсутствуют научные и практические исследования. За последнее время количество закупок у единственного поставщика увеличилось в 2 раза. Конкурентные процедуры заказчики рассматривают реже, т.к. закупают продукцию через государственные, муниципальные и унитарные предприятия, регулирование данного процесса происходит по Федеральному закону от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ. В статье рассмотрены вопросы контроля деятельности в сфере государственных закупок в регионах России. Развитие региона и честные принципы построения деятельности при участии в аукционах. Важно выстроить систему составления документации, учитывающую требования заказчика и систему тарифов. Рассматривается проблема несбалансированного развития регионов при отсутствии антимонопольного регулирования со стороны государственных органов власти. Высказана идея того, что организация и осуществление процесса государственных закупок обязательно должны контролироваться со стороны государства.

Ключевые слова: государственные закупки; проблемы государственные закупки; антимонопольная деятельность; электронные аукционы; тарифы; региональное законодательство в сфере законодательства; проблемы; практика; законодательство.

На данный момент существующая система государственных закупок позволяет масштабно применять прозрачные конкурентные процедуры, но эти возможности не полностью востребованы. Вступившие в 2014 г. новые правила контрактной системы государственного заказа, с этого момента стало востребовано обсуждение планов-графиков размещения заказа и закупок стоимостью свыше 1 млрд руб.

В 2016 г. объем закупок прошедший такое обсуждение превысил 4 млрд руб. Многие закупки стоимость которых превышает миллиард рублей, заказчиками не представляются для общественных обсуждений.

Применение процедуры общественного контроля за государственными закупками невозможна, так как информация является не допустимой и сложной для понимания участников торгов. Общественный контроль в данной сфере чаще всего отсутствует. Чтобы улучшить эффективность законодательства надо выстроить правоприменительную практику.

Одной из основных проблем в сфере законодательства является дисбаланс между Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ и Федеральным законом от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ.

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

Федеральный закон от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ дает возможность заказчикам действовать по своему выбору и позволяет сделать свободу в своих действиях.

Система государственных закупок в Российской Федерации должна быть единой для всех участников. Многие эксперты ссылаются на то, что доверие к Федеральному закону от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ существенно выше, чем к сфере действия Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ. Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ, помогает достичь экономии в ходе закупок, что составляет 80% против 5% при закупках в рамках Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ.

Непростой задачей является разработка системы оценивая эффективности для компаний. Одним из главных приоритетов отдается повышению эффективности и прозрачности деятельности предприятия с государственным участием.

Закупки государственных компаний и государственных корпорации далеки от прозрачности: по данным ФАС России, почти 95% закупок приходится на единственных поставщиков и только 5% составляют конкурентные процедуры.

Таким образом, принятие закона, определившего полномочия федеральных органов исполнительной власти в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, помогают повысить

направленность действующего законодательства на повышение эффективности, результативности осуществления государственных закупок товаров, работ, услуг, а также позволит обеспечить гласность и прозрачность осуществления таких закупок, что поможет воплотить в практику действия по предотвращению коррупции и других злоупотреблений в сфере государственных закупок.

Но для этого нужно, чтобы участники государственных закупок были заинтересованные в достижении результатов, выработке единых подходов к толкованию положений закона. Только так они могут улучшить ранее принятые законы в сфере государственных закупок.

Формирование системы государственных закупок в России актуальная тема, потому, что закупочный процесс в стране стал формироваться не так давно, поэтому по данной проблеме практически отсутствуют научные и практические исследования. Закупочные процедуры в госсекторе за последнее время не являются конкурентными и прозрачными. Более того, ситуация в ряде случаев даже ухудшается. При этом, растет число закупок у единственного поставщика. Кроме того, заказчики все чаще обходят конкурентные процедуры Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ, закупая продукцию через государственные унитарные, либо муниципальные предприятия (ГУП; МУП), закупочный процесс которых регулирует Федеральный закон от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ.

Вместе с тем актуальность процесса осуществления закупок для нужд государства проявляется и в эффективной деятельности самой системы государственных закупок, которая должна оказывать значительное воздействие практически на все стороны жизнедеятельности как страны, так и регионов, в том числе данное влияние проецируется и на такую систему как динамика экономического развития субъектов Российской Федерации. Сфера государственного заказа является важнейшей и систематически обсуждаемой темой.

По мнению Е. Елина, на тот момент заместителя руководителя Минэкономразвития России, конкуренция в области государственных закупок не увеличивается [<https://rufincontrol.ru/article/294873/>]. В 2015 г. закупки у единственного поставщика составляли около 18%, а в 2016 году они составили лишь 21%. При этом основные государственные ресурсы не затрагивают конкурентные закупочные процедуры.

Однако такая ситуация не означает, что от системы контрактных закупок с учетом положения Федерального закона от 5 апреля 2013г. № 44-ФЗ, необходимо отказаться и изменить законодательство. Существующая в стране система государственных закупок

позволяет масштабного применения прозрачных конкурентных процедур, однако эти возможности еще недостаточно востребованы. Государственные закупки, сумма которых превышает один млрд руб., реализуются через общественные обсуждения. Новые правила госзаказа и контрактной системы вступили в силу в 2014 г. При этом, обязательным стало обсуждение планов-графиков размещения заказа и закупок стоимостью свыше одного млрд руб.

Общий объем закупок, прошедших такое обсуждение, в 2015 г. составил более 1 трлн руб. Однако до сих пор многие закупки свыше одного млрд рублей заказчиками не представляются для общественного обсуждения в нарушение соответствующего решения Правительства. При этом отсутствуют законодательные меры дисциплинарного наказания для компаний.

Кроме того, по мнению специалистов, применение процедур общественного контроля за государственными закупками, невозможно по причине того, что информация о закупках сложна и не всегда доступна для понимания участникам торгов. При этом общественный контроль зачастую отсутствует. Для того чтобы повысить эффективность законодательства о закупках, необходимо выстроить эффективную правоприменительную практику и отлаженную систему межведомственного взаимодействия.

Эксперты предлагают на основе подготовленных документов компаний профильные федеральные органы власти разработают методические указания, которые через Росимущество направят на рассмотрение в компании.

На наш взгляд, основные положения закона о размещении заказов корреспондируются с законом о контрактной системе, а основные показатели работы предприятий и организаций позволяют оценить результативность, эффективность и состояние законности в сфере закупок.

Вместе с тем, существенные нарушения заказчиков, которые являются похожими. К таким нарушениям можно отнести:

— сокращение сроков подачи заявок на участие в торгах, например, заказчики включают в срок подачи заявок дни публикации извещения и окончания срока подачи заявок;

— неразмещение документации о торгах в полном объеме;

— отсутствие ответственности заказчика за просрочку оплаты, в связи с непоступлением на его счет бюджетного финансирования (ч. 5 ст. 34 Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ).

— противоречивые требования к товарам, когда соблюдение одного из требований может привести к нарушению других требований;

— искажение названия предмета закупок, например, использование латиницы, ошибки в ключевых словах и др.

ФАС России совместно с общественными организациями осуществляет мониторинг информации о торгах, размещенной на официальном сайте, на предмет наличия в ней признаков сокрытия информации от участников. Результатом такого мониторинга, например, для Ростовской области стало более полусотни выявленных нарушений. Данные нарушения включают: замену в словах букв кириллицы на аналогичные по написанию буквы латинского алфавита, и ошибки в ключевых словах наименования торгов.

Перечисленные нарушения исключают данные заказы из поиска по ключевым словам и приводят к тому, что в подобных процедурах, участвуют, как правило, один, либо два поставщика. Заказчик требует подробное описание закупаемых материалов, что направлено на то, чтобы участники конкурса при размещении заказа могли подробно изучить требования к планируемым работам. Установление многочисленных показателей, усложнение документации приводит к негативным последствиям. Примером усложнения документации может быть отказ потенциальных участников размещения

заказа от подачи заявки; участие в аукционе ограничивается участниками, правильно заполнившими заявки, однако отсутствует

необходимая профессиональная квалификация в определенной области и т.д.

Кроме того, нарушаются сроки размещения заказов самими аукционными комиссиями при рассмотрении заявок участников, отклоняются заявки в связи с несоответствием сведений о товаре, указанных в заявках, сведениями о товаре, указанным на сайтах в сети Интернет, неоднократно рассматривались в судебных инстанциях и т.д. Поэтому в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26 августа 2013 г. № 728 «Об определении полномочий федеральных органов исполнительной власти в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» ФАС России определена уполномоченным на осуществление контроля в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд и согласование применения закрытых способов определения поставщиков (подрядчиков, исполнителей). Со стороны ФАС России будет осуществляться контроль за такой стадией контрактной системы как осуществление закупки, за отдельными исключениями, в части разделения полномочий с органами внутреннего контроля.

Таким образом, своевременно приняты закон, определивший полномочия федеральных органов исполнительной власти в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, позволит усилить направленность действующего законодательства на повышение эффективности, результативности осуществления государственных закупок товаров, работ, услуг, а также позволит обеспечить гласность и прозрачность осуществления таких закупок, что позволит воплощать в практику действия по предотвращению коррупции и других злоупотреблений в сфере государственных закупок.

При этом, все участники процесса должны быть заинтересованы в максимальном достижении результатов, выработке единых подходов к толкованию положений закона. Только такое поведение всех участников анализируемого процесса позволит искоренять существенные недоработки ранее принятых нормативных и правовых актов в сфере государственных закупок. Несмотря на всю свою процедурность и формальность законодательства, важнейшая задача стоит перед всеми участниками по внедрению наилучших практик в сфере государственных закупок в Российской Федерации, а достижение положительных результатов возможно лишь при неукоснительном соблюдении норм законодательства, открытом диалоге всех заинтересованных сторон.