

**ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«ВЕСТНИК ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»
№ 1 (45) — 2024**

**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»	3
<i>Беляков С. А.</i> Правовое положение капитана судна, его полномочия, функции и ответственность.....	4
<i>Вдовина Н. А.</i> Национальные интересы России в Арктике и их правовая защита.....	7
<i>Веселова А. С.</i> Обеспечение безопасности судоходства в акватории Северного морского пути в правовом поле.....	11
<i>Выходец Н. Д.</i> Проблемы правового регулирования заключения сделок на торгах.....	13
<i>Горяникова Э. С.</i> Правовой статус и национальные интересы России в Арктике: проблемы и их решение.....	16
<i>Дукина А. Ю.</i> Электронный коносамент — будущее международной торговли.....	19
<i>Дукина А. Ю.</i> Правовое регулирование электронных коносаментов в законодательстве Российской Федерации.....	23
<i>Евтеева Ю. Н.</i> Регулирование процесса национализации в области транспорта.....	28
<i>Евтеева Ю. Н.</i> Совершенствование законодательства в области национализации и экспроприации транспортных средств и объектов инфраструктуры транспорта	36
<i>Зубкова Т. П.</i> Автономные суда: актуальные вопросы и перспективы регулирования	42
<i>Илюхина Д. С.</i> Правовые проблемы охраны труда для российских членов экипажа под иностранными флагами в рамках пандемии COVID-19.....	44
<i>Калинина О. В.</i> Секторальное деление Арктики. Россия и Канада.....	47
<i>Клепиковская О. С.</i> Особенности защиты прав предпринимателей в Конституционном Суде Российской Федерации	51
<i>Курбанов М. М.</i> Проблемы ответственности морского перевозчика за не сохранность груза ..	55
<i>Липатова О. С.</i> Реализация недвижимого жилого имущества должника — физического лица при банкротстве в Российской Федерации	59
<i>Меньшиков П. В., Молодых Е. И., Хахина А. М.</i> Актуальные проблемы криминалистики как прикладной науки.....	63
<i>Меньшиков П. В., Молодых Е. И., Хахина А. М.</i> К вопросу подготовки негосударственных экспертов согласно федеральному закону.....	66
<i>Печеницын Д. С.</i> Анализ судебной практики морского страхования в России	69
<i>Родионова А. А.</i> Борьба с пиратством и терроризмом на море и вопросы обеспечения безопасности мореплавания	72
<i>Рощина Д. М.</i> Морские споры: международно-правовая природа и причины возникновения ..	75
<i>Рублевский А. Р.</i> Формы защиты прав предпринимателей	77
<i>Рублевский А. Р.</i> Правовой статус уполномоченных по защите прав предпринимателей.....	82
<i>Силачева Е. А.</i> Правовые предпосылки для признания морской буксировки спасанием.....	87
<i>Федоров А. А., Федорова Е. П.</i> Некоторые вопросы сохранения экологии морской среды (международно-правовой аспект)	92
<i>Чайникова В.</i> Правовая ответственность за недостоверную рекламу в интернет-пространстве.....	95
<i>Чайникова В.</i> Проблемы правового регулирования некоторых видов рекламы в сети «Интернет»	97

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.

Беляков С. А.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Правовое положение капитана судна, его полномочия, функции и ответственность

Аннотация. Автором в статье анализируется правовое положение капитана судна и его особенности. Проанализированы трудовые отношения капитана судна и его команды. Рассмотрены права и обязанности рассматриваемого лица. Изучена ответственность капитана судна и пример из судебной практики.

Ключевые слова: капитан судна; правовое положение; права и обязанности; ответственность.

На сегодняшний день перевозка грузов с помощью водного пространства имеет огромное значение для развития экономической сферы нашей страны. Это связано с тем, что порт является местом пересечения различных интересов коммерческих сторон, участвующих в торговом мореплавании. Поэтому большое значение в настоящее время имеет обеспечение правомерного правового регулирования деятельности судна, и одним из главных направлений является деятельность капитана судна.

Капитан судна является членом экипажа судна, но он наделен особым правовым статусом. Это связано с тем, что он выступает субъектом многих специальных правоотношений.

В связи со своим особым положением ему приходится в процессе осуществления мореплавания постоянно решать различные проблемы. Для этого законодатель наделил его большим количеством прав и обязанностей, а также ответственностью за свои действия. Именно поэтому важно изучить правовое положение капитана судна.

Для начала стоит определить, что понимается под данным лицом. Им является высшее должностное и доверенное лицо судовладельца на судне.

Управление судна осуществляется на принципе единоначалия. Капитан должен подчиняться непосредственно руководителю компании-судовладельца.

С точки зрения правового регулирования деятельность капитана судна регулируется национальными и международными нормами.

Важным является то, что его права распространяются на всех лиц, находящихся на судне, независимо от того, являются ли они членами экипажа. Его приказы и распоряжения по судну подлежат обязательному исполнению всеми находящимися на судне лицами [URL: <https://mirmarine.net/sudovoditel/1263-kapitan-sudna-polnomochiya-kapitana-sudna> (дата обращения: 27 сентября 2023 г.)].

Капитан судна является важной фигурой в трудовых отношениях с членами экипажей. Как мы знаем, судно не признается юридическим лицом, но у капитана судна есть круг полномочий по организации труда и отдыха членов экипажа. Поэтому при осуществлении полномочий в данной сфере ему необходимо руководствоваться не только нормами Трудового кодекса Российской Федерации, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и Правилами по охране труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта (приложение к приказу Минтруда России от 11 декабря 2020 г. № 886н), но и международными конвенциями по охране труда на море.

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

При формировании экипажа судовладельцу необходимо учитывать согласие капитана судна. Следовательно, трудовые отношения в сфере мореплавания основываются на двух юридических фактах:

1) заключение трудового договора, оформляемого приказом судовладельца о назначении лица на судно;

2) предоставление капитаном своего согласия на принятие этого работника на судно.

Исходя из этого, капитана можно считать посредником в трудовых отношениях между судовладельцем-работодателем и моряком-работником.

Все права и обязанности капитана судна в науке делят на несколько групп:

1) связанные с управлением судна и обеспечением безопасного плавания;

2) связанные с коммерческой эксплуатацией судна;

3) связанные с представительством судовладельца и грузовладельца;

4) связанные с выполнением некоторых функций, которые присущи органам государства;

5) связанные с руководством экипажа и осуществлением административных полномочий [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovovoy-status-kapitana-sudna> (дата обращения: 27 сентября 2023 г.)].

Права и обязанности рассматриваемого лица регулируются действующим российским законодательством, международными договорами, а также принятыми судовладельцами инструкциями и положениями.

Законодатель наделяет капитана на судне рядом функций: он является представителем интересов судовладельца, главным администратором на судне; как специалист выполняет функцию управления судном и судовождения; отвечает за коммерческую составляющую работы судна; осуществляет наставничество среди молодых специалистов [URL: <https://morvesti.ru/themes/1696/71075/> (дата обращения: 27 сентября 2023 г.)].

Капитана можно считать неким менеджером с максимальной ответственностью, которая закреплена в международных документах. Но в то же время он зависим от судовладельца и обязан действовать согласно большому количеству инструкций, конвенций, кодексов, резолюций, а также в соответствии с инструкциями судовладельца и фрахтователя судна.

Он несет полную ответственность за безопасную эксплуатацию судна, безопасность судового экипажа, сохранность самого судна и перевозимого груза, предотвращение загрязнения окружающей среды.

Капитан судна в соответствии с законодательством несет дисциплинарную, материальную, административную и уголовную ответственность.

Дисциплинарная ответственность устанавливается капитану за нарушение служебной дисциплины. Если дисциплинарные меры неэффективны, то устанавливается административная ответственность.

Материальная ответственность устанавливается данному лицу при причинении ущерба судовладельцу и фрахтователю судна.

Закон устанавливает случаи, когда капитан может быть привлечен к уголовной ответственности. Но для этого необходим приговор суда.

Так, в марте 2020 г. капитаном теплохода *ALTAI* А. Валеевым были совершены противоправные действия. Он по указанию неустановленного лица загрузил в порту Новороссийска на борт более 80 т нефти стоимостью более 2 млрд руб. и направился в порт Южный на Украине. При этом он знал, что вывоз сырой нефти из России на Украину запрещен, и предоставил документы, где пунктом назначения и выгрузки нефти был заявлен порт Августа (Италия). Ленинский районный суд г. Новороссийска признал данное лицо виновным в совершении преступления по ч. 1 ст. 226.1 Уголовного

кодекса Российской Федерации. Суд назначил ему наказание в виде лишения свободы на срок четыре года условно [URL: <https://www.gazeta.ru/social/news/2023/09/12/21272132.shtml> (дата обращения: 27 сентября 2023 г.)].

Итак, капитан судна — это должностное лицо, управляющее судном. Он является главным лицом на судне, наделен большой властью на судне, зависим от судовладельца и обязан действовать согласно закону. Но главное — он обеспечивает безопасную и эффективную эксплуатацию судов.

Вдовина Н. А.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ) *

Национальные интересы России в Арктике и их правовая защита

Аннотация. Арктика является одним из ключевых регионов на планете, который привлекает все большее внимание международного сообщества. Богатые природные ресурсы, стратегическое положение и потенциал для развития транспортных коммуникаций делают этот район особенно значимым с точки зрения национальных интересов государств. Россия, будучи крупнейшей арктической державой, имеет особую ответственность за обеспечение своих интересов в этом регионе и защиту правового статуса Арктики. Перед нами стоит задача проанализировать национальные интересы России в Арктике и выяснить, как они поддерживаются и защищаются в соответствии с международным правом. Среди основных приоритетов России можно выделить разработку и использование арктических запасов углеводородов, создание инфраструктуры для развития транзитных маршрутов, обеспечение безопасности границ и сохранение экологического баланса в регионе. В этой статье мы рассмотрим правовые аспекты защиты национальных интересов России в Арктике, а также оценим эффективность принятых мер и возможные пути улучшения системы защиты.

Ключевые слова: Арктика; Россия; Северный морской путь; природный ресурс Арктики; морское право.

Введение

Проблема национальных интересов России в Арктике является актуальной и важной, учитывая стратегическое значение данного региона. Арктика играет важную роль в геополитике, экономике и экологии.

Геополитическое значение Арктики для России и мирового сообщества

Геополитическое значение Арктики для России является стратегически важным. Российская Арктика располагает обширными морскими просторами, содержащими богатейшие природные ресурсы, такие как нефть, газ, рыба и минеральные ресурсы. Кроме того, Арктика является ключевым транспортным коридором между Европой и Азией. Российский сектор Арктики занимает значительную часть этой области, что дает России особое положение и влияние.

Мировое сообщество также проявляет интерес к Арктике. Несколько стран, включая США, Канаду, Норвегию и Данию, претендуют на части Арктики и на ее ресурсы. Это приводит к геополитическим напряжениям и конкуренции между странами.

Национальные интересы России в Арктике и их правовая защита

Арктика является одним из ключевых регионов мира, который потенциально обладает значительными запасами природных ресурсов, таких как нефть, газ и минеральные руды. Кроме того, Арктика является важным маршрутом судоходства, связывающим Европу и Азию. Все эти факторы делают Арктику стратегически значимым районом, в котором государства соперничают за контроль над ресурсами и влиянием.

Однако, Арктика представляет собой уникальную морскую территорию, на которой применяются специальные международные правовые нормы. В соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву, каждое побережье Арктического региона имеет определенные права и обязанности в отношении своей

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

экономической зоны и континентального шельфа. Россия, как одно из побережий Арктики, имеет суверенные права на континентальный шельф и экономическую зону.

С целью защиты своих национальных интересов в Арктике, Россия активно разрабатывает и реализует морскую стратегию, основанную на принципах международного морского права. Российская Федерация уделяет особое внимание обеспечению безопасности и защите своего суверенитета в Арктике. В рамках этой стратегии, Россия активно развивает свои военно-морские силы и модернизирует свою инфраструктуру в регионе.

Важным аспектом правовой защиты национальных интересов России в Арктике является участие в международных организациях и форумах, посвященных вопросам Арктики. Россия активно взаимодействует с другими побережными государствами, такими как Канада, Дания, Норвегия и США, в рамках Арктического совета и других международных платформ. Это позволяет России продвигать свои интересы и обсуждать спорные вопросы, такие как границы морского пространства и права на природные ресурсы.

Кроме того, Россия активно сотрудничает с другими государствами в области научных исследований и охраны окружающей среды в Арктике. Все это способствует укреплению правовой защиты национальных интересов России и поддержанию международной стабильности в регионе.

Таким образом, национальные интересы России в Арктике требуют правовой защиты в соответствии с международным морским правом. Россия активно разрабатывает и реализует морскую стратегию, основанную на принципах суверенитета и безопасности. Участие в международных организациях и научных исследованиях также является важной составляющей в обеспечении правовой защиты интересов России в Арктике. Все эти меры направлены на обеспечение устойчивого развития региона и преодоление вызовов, стоящих перед государствами в Арктике.

Правовой статус Арктики и международно-правовые нормы, регламентирующие деятельность стран в этом регионе

Арктика не имеет единого и четко определенного правового статуса. Однако, существуют международные договоры и соглашения, которые регулируют деятельность стран в Арктике. Важнейшим из них является Северный морской путь (СМП), который определен в международном праве как международный пролив.

Другие международно-правовые нормы, такие как Конвенция ООН по морскому праву и Декларация ООН по правам коренных народов, также играют важную роль в регулировании деятельности стран в Арктике. Россия придерживается этих норм и активно участвует в разработке новых правовых инструментов для специфических арктических вопросов.

Основные международные договоры и соглашения, регламентирующие деятельность России в Арктике

Россия активно сотрудничает с другими арктическими странами в рамках международных договоров и соглашений. Важнейшим из них является Совместная декларация министров иностранных дел пяти арктических стран о развитии сотрудничества в Арктике. Этот документ признан важным форумом для обсуждения вопросов, связанных с Арктикой, и способствует урегулированию спорных моментов.

Россия также активно участвует в работе Арктического совета и других международных организаций, посвященных развитию Арктики. Сотрудничество с другими странами позволяет России продвигать свои интересы и защищать права на освоение арктических ресурсов.

Правовое обеспечение освоения природных ресурсов Арктики Россией

Россия обладает законодательством, которое регулирует освоение и использование природных ресурсов Арктики. Федеральные законы определяют порядок предостав-

ления лицензий на разработку месторождений, требования к охране окружающей среды и взаимодействию с коренными народами. Законодательные акты направлены на обеспечение экологической безопасности и устойчивого развития региона.

Российская правительственная политика в Арктике стремится к балансу между экономическим развитием и сохранением окружающей среды. Регулярные проверки и мониторинг контролируют соблюдение законодательных норм и предотвращают негативные последствия для природы.

Меры по защите экологических интересов России в Арктике

Защита экологических интересов России в Арктике является одним из важных приоритетов. Россия ведет активную экологическую политику в этом регионе, направленную на сохранение уникальной природы и биоразнообразия.

Органы государственного управления проводят планомерную экологическую проверку и контроль за деятельностью предприятий, осуществляющих хозяйственную деятельность в Арктике. В случае нарушений принимаются меры, предусмотренные законодательством.

Россия также активно участвует в программе по сохранению арктической флоры и фауны, ведет научные исследования и программы по охране окружающей среды. Сотрудничество с другими странами и международными организациями способствует обмену опытом и разработке совместных проектов по защите экологии Арктики.

Сотрудничество России с другими странами по освоению Арктики и его значение для международных отношений

Россия придает большое значение сотрудничеству с другими странами в Арктике. Общие интересы в области экономики, экологии и безопасности побуждают страны к сотрудничеству для достижения общих целей.

Россия активно участвует в работе Арктического совета, который представляет форум для обсуждения вопросов, связанных с Арктикой. Сотрудничество через эту организацию позволяет странам Арктики и заинтересованным сторонам скоординировать свои действия, разрешить спорные вопросы и обеспечить устойчивое развитие региона.

Сотрудничество России с другими странами по освоению Арктики имеет значение для международных отношений в целом. Взаимодействие и сотрудничество способствуют установлению доверия, урегулированию конфликтов и созданию благоприятной обстановки для мирного развития данного региона.

Спорные вопросы между Россией и другими странами в Арктике и их возможное урегулирование

Спорные вопросы между Россией и другими странами в Арктике возникают в связи с разграничением границ, правом осваивать природные ресурсы и использовать проливы. Однако, страны проявляют готовность к диалогу и мирному урегулированию споров.

Международные соглашения и договоры, такие как Совместная декларация министров иностранных дел пяти арктических стран о развитии сотрудничества в Арктике, способствуют доверию и сотрудничеству между странами. Регулярные переговоры и консультации позволяют сторонам находить компромиссы и обеспечивать устойчивое развитие Арктики.

В контексте правовой защиты интересов России в Арктике существует несколько ключевых аспектов. Во-первых, это вопрос определения границ и суверенитета в регионе. Россия активно ведет работы по установлению внешних границ своей эксклюзивной экономической зоны и континентального шельфа на Арктическом плато в соответствии с международным правом, включая Конвенцию ООН по морскому праву. Во-вторых, Россия активно поддерживает инициативы, направленные на развитие и укрепление правового регулирования деятельности в Арктике. В частности, совместно

с другими арктическими государствами Россия работает над разработкой и принятием Рамочной конвенции о морской охране Арктики, которая бы установила международные нормы и правила для сохранения морских экосистем и биоразнообразия в регионе.

Третий аспект правовой защиты интересов России в Арктике связан с регулированием деятельности в области использования природных ресурсов. Правительство России разрабатывает законодательные акты и нормативные документы, направленные на эффективное использование ресурсного потенциала Арктики, с учетом интересов экологической безопасности и сохранения природного баланса.

Кроме того, Россия активно участвует в региональном и международном сотрудничестве по вопросам Арктики. Различные форматы и механизмы координации, такие как Арктический совет, Российско-Арктический форум и др., позволяют решать вопросы сотрудничества и правового регулирования интересов всех арктических государств.

Заключение

Таким образом, правовая защита интересов России в Арктике представляет собой многоуровневую задачу, которая требует системного подхода и участия в международном сотрудничестве. Россия стремится к установлению стабильных и прозрачных правил в регионе, способных обеспечить справедливое распределение ресурсов и устойчивое развитие Арктики для блага всех арктических государств и всего мирового сообщества.

Веселова А. С.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Обеспечение безопасности судоходства в акватории Северного морского пути в правовом поле

Аннотация. В статье рассматриваются меры российского правового регулирования безопасности судоходства в акватории Северного морского пути. Данный маршрут на сегодня является одним из стратегических для России. Его с каждым годом для страны становится все больше. В связи с этим обеспечение безопасности является одним из ключевых факторов для осуществления судоходства в арктической зоне.

Ключевые слова: безопасность; Северный морской путь; судоходство; Арктические воды; российское правовое поле.

В России с каждым годом растет значимость и интерес к развитию Северного морского пути (далее — СМП). Особенно роль данной судоходной магистрали была осознана в 2022 г. в связи с изменением логистических цепочек и необходимостью формирования новых или модернизации инфраструктуры старых. Судоходство в акватории СМП имеет свои климатические сложности. Кроме того, портовая инфраструктура севере только в настоящее время начала развиваться.

Правовой статус маршрута закреплён в российском законодательстве в ст. 14 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» СМП представляет собой исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию Российской Федерации, плавание по которой осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, указанным Федеральным законом, другими федеральными законами и издаваемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами.

Согласно постановлению Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» организацией судоходства по СМП занимается госкорпорация «Росатом». Для осуществления прохода по маршруту необходимо получить разрешение, в случае его отсутствия судно не допускается на водную магистраль.

Однако стоит подчеркнуть, что в российском законодательстве отсутствует правовая основа определения статус Арктики и как следствие режим безопасности мореплавания в полярной зоне. Важным пробелом является отсутствие необходимой инфраструктуры, что сказывается аварийно-спасательном флоте, который возможно разместить. Это может стать серьезной проблемой для обеспечения безопасности по СМП.

Кроме того, важным вопросом становится лоцманская ледокольная проводка на маршруте. В связи с тем, что большую часть времени СМП покрыт льдами, осуществление проводки необходимо для прохода торговых судов. Информацию о ледокольной лоцманской проводке необходимо указывать в документах при получении разрешения. В российском законодательстве организация такой проводки основывается не только на гидрометеорологических и навигационных знаниях, но и определенной практике опыта плавания в покрытых льдах районах. Кроме того, с 1 марта 2023 г. начало действовать положение о ледовых лоцманах, таким образом, появилась правовая база ре-

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

гламентирующая статус [приказ Минтранса России от 20 октября 2022 г. № 424 «Об утверждении Положения о ледовых лоцманах»].

Важной проблемой является отсутствие в российской действительности единых правил обязательного страхования, соответствующих международному уровню. В связи с уходом в 2022 г. ряда организаций из России, международных страховых компаний отказали ряду судовладельцев в обеспечении страховки и перестраховки. Для этого в России была создана РНПК (Российская национальная перестраховочная компания). Несмотря на то, что она дает судам возможность прохода по СМП, ряд стран, в том числе Китай, не всегда признают ее действительность. Таким образом, проход судов за пределы отечественных портов для российских судовладельцев может быть закрыт. Данный вопрос так и не решен на законодательном уровне.

При этом по обозначенным проблемам создаются планы и проекты по их разрешению [постановление Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути»]. В 2015 г. правительством Российской Федерации был разработан комплексный проект развития Северного морского пути. Основной целью указанного проекта является увеличение ежегодного грузопотока через Северный морской путь до 80 млн т к 2030 г. Для этого предполагается развитие 17 портов меры по навигационно-гидрографическому, гидрометеорологическому, аварийно-спасательному обеспечению мореплавания в акватории Северного морского пути, обеспечению вопросов обороны, а также по разработке и строительству морской техники, систем и средств связи.

На сегодня необходимо создание по всей трассе водной магистрали условий для сервисного обслуживания международного транспортного коридора, создание грузовых терминалы, центров связи, устранение всех пробелов в нормативно-правовом регулировании. Стоит отметить, что для обеспечения безопасности судоходства ключевой проблемой на сегодня остается вопрос инфраструктуры, которая сказывается на организации поиска и спасания людей в данном регионе. В настоящий момент в российской Арктической зоне сосредоточено наличие следующих поисково-спасательных центров: в западном районе Арктики — ФГУП «Мурманское БАСУ» со спасательным подцентром в Архангельске; в восточном районе — ФГУП «Дальневосточное БАСУ», ФГУП «Сахалинское БАСУ» со спасательным подцентром в Петропавловске-Камчатском. Указанные спасательные центры и подцентры подчинены ФГБУ «СКЦ Росморречфлота». Отдельного документа регламентирующего проведения спасательных и аварийных работ в акватории Северного морского пути в России не существует. Это обостряет вопрос обеспечения безопасности на маршруте.

При этом важно отметить, что государство активно закрывает пробелы в законодательстве. Ярким примером является положения о ледовых лоцманах. Кроме того, важно подчеркнуть, что проблема безопасности мореплавания является одной из самых важных и актуальных проблем судоходства. Но в настоящий момент четкого определения «морской безопасности», как и «безопасности мореплавания» не закреплено в правовом поле.

Выходец Н. Д.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ) *

Проблемы правового регулирования заключения сделок на торгах

Аннотация. В данной статье автором рассматриваются актуальные проблемы заключения сделок на торгах, как особой юридической процедуры. Анализируются мнения авторов о текущем законодательстве относительно торгов. Рассматриваются вопросы об отсутствии понятийного аппарата относительно торгов. Также предложены способы решения существующих проблем.

Ключевые слова: сделки; торги; закупки; конкуренция; тендер; договор.

Систематическое формирование правовой системы современного российского общества сегодня сопровождается значительными изменениями как в нормативной правовой базе, так и в правоприменительной практике, и следует отметить, что многие актуальные правовые институты претерпевают значительные изменения. В частности, это затрагивает положения, регулирующие заключение договоров, включая проведение торгов. В связи с этим, тема правового регулирования торгов считается весьма актуальной для исследования.

В настоящее время, торги, по нашему мнению, являются особым специфическим правовым механизмом заключения гражданско-правовых договоров. В теории российского права существует множество форм и видов торгов, однако, гражданское законодательство в п. 4 ст. 447 ГК РФ закрепляет лишь две формы — аукцион и конкурс. Однако несмотря на то, что торги занимают значительное место в гражданско-правовых отношениях, легальное определение понятия «торги» в действующем российском законодательстве отсутствует, что усложняет работу правоприменителя, органов государственной власти и судебной системы.

В частности, необходимо подчеркнуть проблему правового регулирования отношений между сторонами заключенной сделки по результатам торгов, исходным стандартом которой является положение ст. 449 ГК РФ, в соответствии с которой торги, проведенные с нарушением правил, установленных законом, могут быть признаны судом недействительными, а признание торгов недействительными влечет недействительность договора, заключенного с лицом, выигравшим торги.

При этом в отношении торгов на закупку товаров и услуг естественных монополий, а также всех торгов, проводимых коммерческими организациями, в том числе занимающими доминирующее положение на рынке, такие правила по большому счету не установлены. В результате эти обстоятельства создают не только трудности в правоприменении, но и социально-экономические проблемы. И если во взаимоотношениях по заключению сделок при размещении государственных и муниципальных заказов, существуют и активно применяются нормативные акты на уровне федеральных законов, а также происходит постепенное формирование правоприменительной практики, то в регулировании отношений между участниками торгов, как сторон договора существует множество пробелов, которые порождают трудности правоприменения.

В общей структуре арбитражных разбирательств по вопросам признания торгов недействительными преобладают споры, связанные с применением Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 325-ФЗ «Об организованных торгах». В российском праве имеет место быть приоритет применения вышеназванного федерального закона в от-

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

рыве от иных положений российского законодательства. Это обстоятельство, на наш взгляд, вызвано особой социальной значимостью института государственных закупок, а также контрольной и надзорной деятельностью антимонопольных органов государственной власти Российской Федерации.

Значение нормативного правового регулирования отношений в сфере торгов, сводится к основным мерам, которые устанавливаются запрет на совершение определенных действий, которые в свою очередь, могут привести к устранению, недопущению и ограничению конкуренции на торгах, а, следовательно, к правовым мерам, направленным на предотвращение противоправных злоупотреблений в области реализации имущества и закупок. Нарушение хотя бы одного из установленных правил торгов может негативно сказаться на всей нормативной правовой системе торгов в целом.

В качестве еще одного нормативного правового акта, регулирующего правоотношения в области торгов, хотелось бы выделить Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции», который распространяет свое действие на абсолютно все торги, независимо от их сферы. Однако, необходимо отметить, что в связи с некоторыми особенностями доказывания совершения противоправных действий, которые были направлены непосредственно на нарушение принципов, установленных законодательно, существенно усложняется эффективность применения данного нормативного правового акта на практике.

Помимо этого, актуальной, по нашему мнению, является проблема отсутствия правового урегулирования так называемых «коммерческих тендеров», которые возникли на фоне активно развивающихся новейших способов коммуникации и информационных технологий.

Все многообразие нормативного правового регулирования в этой области, по существу, сводится к положениям ст. 447—449 ГК РФ, при отсутствии каких-либо формулярных норм. В связи с этим в области правоотношений, связанных с осуществлением сделок на торгах, иницируемых коммерческими организациями, возникает проблема отсутствия необходимости заключения договора с участниками торгов, предложившими наилучшие условия исполнения, что влечет для них существенные убытки.

Существование прозрачной конкурентной процедуры и правил проведения торгов при закупках для нужд коммерческих организаций могли бы обеспечить эффективность гражданского оборота потребительских товаров и услуг (то есть, не связанных с товарами, обмениваемыми на товарно-сырьевых биржах) за счет снижения затрат, а также способствовать формированию справедливого ценообразования за счет сокращения посреднических элементов в цепочке поставок, а также стимулировать повышение качества товаров и услуг данной категории.

Еще один слой проблем в исследуемой области правоотношений лежит в особенностях правового регулирования преддоговорных отношений сторон договора, заключенного на торгах, которые возникают в результате изменений в первоначальных условиях исполнения такого договора. Правовыми последствиями изменения первоначальных условий договора путем подписания «протокола о несогласии» являются мнимость торгов и утрата эффективности всей конкурсной процедуры в результате фактической замены первоначальных критериев отбора контрагента другими.

Подводя итог, необходимо сделать следующие выводы. Во-первых, осуществление правового регулирования торгов зависит непосредственно от конкретной сферы экономических отношений, путем издания нормативно-правовых актов, имеющих различную юридическую силу. Во-вторых, несмотря на существование законодательных пробелов, касающихся регулирования заключения договоров на торгах, современное российское законодательство стоит на пути их разрешения. И для того чтобы процесс регулирования заключения договоров на торгах совершенствовался, предлагаем следующее:

1. Необходимо уточнение концептуального аппарата, используемого по отношению к торгам.

2. Рассмотрение структуры правоотношений по заключению договора на торгах должно быть в комплексе, а также отдельных его элементов.

3. Необходимо сравнение механизма, используемого институтом торгов, с другими способами заключения договора и выявление отличительных особенностей торгов.

Горяникова Э. С.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Правовой статус и национальные интересы России в Арктике: проблемы и их решение

Аннотация. В статье рассматриваются приоритеты российских интересов в Арктике, а также вызовы, с которыми сталкивается Россия в новых реалиях. Выявлены нормативно-правовые акты РФ, закрепляющие правовой статус Арктики, устанавливающие позиции России и обеспечивающие безопасность нашей страны в этом регионе. Проведен анализ проблем международно-правового разграничения Арктических территорий между странами. Обратим внимание на то, что в настоящее время отсутствует документ комплексного характера для всех стран, что значительно усложняет ситуацию взаимоотношений в данном регионе.

Ключевые слова: национальные интересы; Арктика; правовой статус; безопасность; нормативные правовые акты.

Российская Федерация — крупнейшее государство в Арктическом регионе, которое внесло огромный вклад в исследование Арктики, а также на протяжении многих столетий осваивало северные территории. Данный регион играет важную роль в мировой политике, и с каждым годом тенденции развития увеличиваются.

Рассмотрим приоритетные национальные интересы в Арктике. Одним из главных таких интересов можно считать активное использование Северного морского пути (СМП) как национального транспортного сообщения в Арктике. СМП способен связать европейские и дальневосточные морские маршруты. Еще одним важным интересом является использование Арктической зоны Российской Федерации в качестве стратегической ресурсной базы государства, которая позволяет решать задачи социально-экономического развития страны. А также национальные интересы, такие как сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества и сохранение уникальных экологических систем региона.

Невозможно гарантировать национальные интересы России в Арктике без учета и анализа современных тенденций мировой геополитики, вызовов и угроз Арктики. Тенденции геополитической ситуации зависят от процессов, происходящих в настоящее время в быстро меняющемся мире и которые оказывают или могут оказать влияние на баланс сил в обозримом будущем. Эти тенденции включают следующее:

1. Усиление региональной и глобальной нестабильности в мире, постоянные изменения. События, которые происходят сегодня на Украине, в Сирии, вокруг Крыма являются яркими примерами этого;

2. Кризисы и конкуренция. Глобализация обостряет конкуренцию в экономике и финансовой сфере, провоцируя в ней хаос, вполне вероятно, что управляемый;

3. Трансформация однополярного мира в многополярный с образованием новых центров влияния — Китая, стран БРИКС, возвращение России на позиции великой державы. Завершение времени единоличного господства США в мире.

Одной из мер для защиты национальных интересов России в Арктике является развитие военной инфраструктуры. Его основная цель — создать систему мер по контролю воздушного, морского и наземного пространств. Таким образом, создаваемая ин-

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

фраструктура должна максимально способствовать экономическому развитию Арктики.

В настоящее время спектр международно-правовых документов, непосредственно относящихся к вопросам Арктики, ограничен тремя региональными договорами. Это такие договоры, как Соглашение о сохранении белых медведей, (1973 г.); Соглашение между правительствами государств-членов Совета Баренцева/Евроарктического региона о сотрудничестве в области предупреждения, готовности и реагирования на чрезвычайные ситуации (2008 г.); Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (2011 г.). А также рядом деклараций, среди которых следует особо выделить Нуукскую декларацию об окружающей среде и развитии в Арктике (1993 г.), Иллулисатскую декларацию (2008 г.), и рядом двусторонних договоров арктических стран. Для региона, которому уделяется особое внимание со стороны нескольких государств, этого недостаточно. Основной проблемой правового регулирования Арктики, на мой взгляд, является отсутствие такого комплексного документа, как договор об Антарктике от 1 декабря 1959 года. Отсутствие надлежащего международно-правового регулирования, в частности, привело к дальнейшей милитаризации Арктического региона.

На сегодняшний день для обозначения своих позиций и правового статуса Арктики в Российской Федерации приняты и действуют Указы Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» и от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года».

Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года являются документом стратегического планирования в сфере национальной безопасности Российской Федерации и были разработаны для защиты национальных интересов Российской Федерации в Арктике. Настоящими Основами определяются цели, основные направления и задачи, а также механизмы реализации национальной политики Российской Федерации в Арктике.

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года — это документ стратегического планирования в области национальной безопасности Российской Федерации. Данный документ разработан в целях реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, который определяет меры, направленные на достижение основных целей развития Арктической зоны и национальной безопасности, а также этапы и ожидаемые результаты реализации этих мер.

На данный момент в России различные аспекты арктической тематики отражены во многих нормативных правовых документах федерального уровня. Векторы развития Арктической зоны Российской Федерации определены в Военной доктрине Российской Федерации, Морской доктрине Российской Федерации, Концепции внешней политики Российской Федерации, Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации, Основах государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года.

В заключение следует подчеркнуть, что у России есть существенные и разнообразные национальные интересы в Арктике, и эти интересы носят долгосрочный характер. Они требуют внимания и заботы не только со стороны государства, но и всего российского общества в целом. Уникальные природные ресурсы, перспективы развития транспортного потенциала и транзитные возможности делают Арктику приоритетной в развитии глобального мира. Интересы других государств к Арктическому региону неуклонно растут с каждым годом, поэтом нет никаких сомнений, что Арктика стано-

вится объектом глобального противостояния. Проблема международно-правового разграничения Арктических территорий между странами становится острой и требующей скорейшего решения. Например, такого, как создание комплексного документа, регулирующего отношения между странами в Арктическом регионе.

Дукина А. Ю.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Электронный коносамент — будущее международной торговли

Аннотация. Электронный коносамент является электронной формой традиционного документа, необходимого для транспортировки грузов. В настоящее время он пользуется все большей популярностью среди предприятий, занимающихся международной торговлей, а также среди владельцев грузов. Электронный коносамент предоставляет ряд преимуществ по сравнению с его бумажным аналогом, таких как ускорение процесса доставки грузов, экономия времени и снижение затрат на обработку документов. Однако, перед широким использованием электронных коносаментов, необходимо устранить ряд проблем, таких как недостаточная правовая база, невозможность стандартизации, а также возможность кибератак на электронные системы.

Ключевые слова: электронный коносамент; международная торговля; доставка товаров; документооборот; экономическая эффективность; безопасность.

В современное время актуальность темы данного исследования заключается в том, что электронные коносаменты являются одним из ключевых инструментов в международной торговле.

Сейчас большинство компаний уже перешли на использование данной технологии, что позволяет сократить время и затраты на обработку бумажных документов, ускорить процесс доставки товаров и снизить риски потери или повреждения документов.

Однако, несмотря на все преимущества, электронные коносаменты до сих пор не получили широкого распространения в международной торговле из-за некоторых ограничений и проблем, связанных с их использованием. Поэтому исследование перспективности и эффективности использования электронных коносаментов является актуальным и важным для развития международной торговли в целом. Использование электронных коносаментов может способствовать повышению прозрачности и безопасности в международной торговле.

Это связано с тем, что электронные коносаменты позволяют быстро и точно отслеживать перемещение товаров и контролировать их доставку. Кроме того, электронные коносаменты могут быть защищены с помощью криптографических методов, что уменьшает риски фальсификации документов и мошенничества.

Несмотря на все преимущества, использование электронных коносаментов также сопряжено с некоторыми рисками и ограничениями. Например, электронные коносаменты могут быть подвержены хакерским атакам и киберпреступлениям, что может привести к утечке конфиденциальной информации или потере данных.

Также не все страны признают электронные коносаменты как легальный документ, что может создавать юридические проблемы при проведении международных сделок.

В рамках данной статьи следует отметить все плюсы и минусы электронных коносаментов.

К плюсам электронных коносаментов следует отнести следующее.

1. Уменьшение времени на оформление и передачу документов. Это позволяет существенно сократить время, затрачиваемое на оформление и передачу бумажных документов, что в свою очередь ускоряет процесс доставки товаров и повышает эффективность бизнес-процессов.

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

Использование электронных коносаментов позволяет избежать ошибок при заполнении бумажных документов и упрощает их хранение и поиск. В целом, это позволяет существенно улучшить процесс логистики и повысить эффективность бизнес-процессов в международной торговле.

2. Сокращение затрат на бумажную документацию и доставку. Также следует отметить, что использование электронных коносаментов позволяет снизить затраты на бумажную документацию и доставку. Ведь при использовании бумажных документов необходимо тратить деньги на их печать, пересылку и хранение.

Развитие электронных технологий в международной торговле и соответственно в связанной с ней транспортной сфере привело уже к значительному объему электронных документов, которые заменили традиционные бумажные [1, стр. 44].

3. Возможность быстрого и точного отслеживания перемещения товаров. Электронный коносамент содержит информацию о местонахождении товара в режиме реального времени, что позволяет оперативно реагировать на любые изменения в процессе доставки.

Это позволяет сократить время на доставку товаров и улучшить качество обслуживания клиентов. Он позволяет точно отслеживать грузоперевозки и предотвращать возможные проблемы, связанные с потерей или повреждением товаров в процессе доставки.

В современном морском товарообороте коносамент выполняет три функции — является способом передачи владения товаром (товарораспорядительной ценной бумагой), распиской в принятии груза перевозчиком и доказательством заключения договора перевозки (а также может содержать отдельные условия договора перевозки) [2, стр. 90].

Таким образом, использование электронных коносаментов может значительно упростить и ускорить логистические процессы, что положительно сказывается на бизнесе в целом.

4. Улучшение контроля над доставкой товаров. Электронный коносамент позволяет точно отслеживать перемещение товаров на каждом этапе доставки, что значительно улучшает контроль над процессом. Благодаря этому можно быстро реагировать на любые непредвиденные ситуации, такие как задержки или изменения маршрута доставки.

Электронный коносамент позволяет получить подробную информацию о грузе, включая его вес, объем и характеристики, что помогает оптимизировать логистические процессы и снизить затраты на доставку.

Применение электронных коносаментов обеспечивает более эффективный контроль над доставкой товаров, что является важным фактором для успешного бизнеса.

5. Уменьшение рисков фальсификации документов и мошенничества. Он имеет цифровую подпись, что позволяет убедиться в его подлинности и предотвратить возможные мошеннические действия. А также это снижает риски фальсификации документов и обеспечивает дополнительную защиту от незаконных действий.

Электронный коносамент может быть быстро проверен и подтвержден, что ускоряет процесс доставки и сокращает время на оформление необходимых документов. Поэтому использование электронных коносаментов помогает снизить риски и обеспечивает более безопасную и эффективную доставку товаров.

6. Защита электронных коносаментов с помощью криптографических методов. Электронные коносаменты могут быть защищены с помощью криптографических методов, таких как шифрование и подпись с использованием цифровых сертификатов.

Это обеспечивает дополнительный уровень безопасности и защиты от возможных кибератак или взлома системы. Такие методы позволяют контролировать доступ к документу и определить, кто имеет право на его просмотр и изменение.

Использование криптографических методов для защиты электронных коносаментов повышает надежность и безопасность процесса доставки товаров.

7. Повышение прозрачности и безопасности в международной торговле. Электронные коносаменты также могут улучшить прозрачность и безопасность в международной торговле. Они позволяют легко отслеживать перемещение груза и проверять его состояние в режиме реального времени. Это может помочь предотвратить возможные мошеннические действия и снизить риски потери или повреждения груза.

Электронные коносаменты могут ускорить процесс доставки товаров, что является важным фактором в международной торговле.

Также следует выделить некоторые из минусов электронных коносаментов. Они включают в себя следующее.

1. Необходимость использования специализированных программ и технологий для работы с электронными коносаменами, что может вызвать дополнительные затраты на обучение и оборудование.

2. Возможность кибератак и хакерских атак на электронные коносаменты, которые могут привести к утечке конфиденциальной информации или потере данных.

3. Необходимость согласования правовых и юридических аспектов использования электронных коносаментов в различных странах и регионах, что может занять длительное время.

4. Некоторые компании и государственные организации могут продолжать требовать использования бумажных коносаментов, что может создавать дополнительные препятствия для использования электронных коносаментов.

5. Возможность технических сбоев и проблем с доступом к сети, которые могут привести к задержкам в доставке товаров и увеличению времени на обработку документов.

Отметим, что коносамент — это индивидуальная и каждый раз составляемая заново документарная торговая ценная бумага, удостоверяющая право предъявителя распорядиться указанным в коносаменте грузом и получить его после завершения перевозки [3, стр. 380].

Электронный коносамент имеет такую же юридическую силу, как и бумажный. Однако, применение электронных коносаментов пока не получило широкого распространения в России.

Вместе с тем следует отметить, что повсеместное использование коносаментов в электронной форме — одно из ключевых условий распространения электронных платформ для торгового финансирования, в том числе на базе технологии распределенного реестра [4].

Основные проблемы, мешающие внедрению электронных коносаментов в России, связаны с техническими и организационными аспектами. Необходимо разработать и внедрить соответствующую инфраструктуру, а также согласовать процедуры использования электронных коносаментов с участием всех заинтересованных сторон, включая грузополучателей, грузоперевозчиков, таможенные органы и банки.

Следует отметить, что в последнее время в Российской Федерации наблюдается увеличение использования электронных документов в торговых операциях, в том числе и в сфере международной торговли. Поэтому можно ожидать, что в ближайшее время использование электронных коносаментов станет более распространенным на территории страны.

Для успешного внедрения электронных коносаментов в России необходимо решить несколько ключевых задач.

В частности, требуется согласовать стандарты и форматы электронных коносаментов, определить правовые и технические механизмы их создания, передачи и хранения,

а также обеспечить информационную безопасность при использовании электронных документов.

Важно также обеспечить возможность взаимодействия между различными системами электронных документооборотов, как внутри России, так и с зарубежными партнерами.

Существует несколько преимуществ использования электронных коносаментов. В первую очередь, это экономия времени и средств на пересылку бумажных документов, а также ускорение процесса продажи и доставки товаров. Также электронный коносамент может улучшить контроль над грузоперевозками и сократить риски потери или порчи груза.

Кроме того, использование электронных коносаментов может способствовать снижению экологического влияния транспортных компаний и торговых организаций за счет уменьшения объемов бумажной документации.

Таким образом, введение электронных коносаментов в России является важным шагом в развитии электронного документооборота и международной торговли в целом, что может привести к увеличению эффективности и сокращению затрат на транспортировку товаров.

Литература

1. Гандзиошин, С. А. Электронный коносамент — меры по упрощению использования в Российской Федерации // Электронный научный журнал «Вестник Юридического института МИИТ». — 2022. — № 4 (40). — С. 42—50.
2. Чурилов, А. Ю. Классификация коносаментов и ее правовое значение // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. — 2021. — № 2. — С. 88—97.
3. Иншакова, А. О. Коносамент в правовом обеспечении внешнеторговой деятельности: от личной выписки до электронного криптокода / А. О. Иншакова, А. И. Гончаров // Вестник РУДН. Серия: Юридические науки. — 2019. — Том 23. — № 3.
4. Ивашкова, Т. Электронные коносаменты: преодолимы ли препятствия на пути диджитализации внешней торговли? // Международные банковские операции. — 2019. — № 1(71) // URL: <https://iccwbo.ru/blog/2019/elektronnye-konosamenty-preodolimy-li-prepyatstviya/> (дата обращения: 15 марта 2024 г.).

Дукина А. Ю.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Правовое регулирование электронных коносаментов в законодательстве Российской Федерации

Аннотация. Электронный коносамент является электронной формой традиционного документа, необходимого для транспортировки грузов. В настоящее время он пользуется все большей популярностью среди предприятий, занимающихся международной торговлей, а также среди владельцев грузов. Электронный коносамент предоставляет ряд преимуществ по сравнению с его бумажным аналогом, таких как ускорение процесса доставки грузов, экономия времени и снижение затрат на обработку документов. Однако, перед широким использованием электронных коносаментов, необходимо устранить ряд проблем, таких как недостаточная правовая база, невозможность стандартизации, а также возможность кибератак на электронные системы.

Ключевые слова: электронный коносамент; международная торговля; доставка товаров; документооборот; экономическая эффективность; безопасность.

Морская транспортировка грузов является древнейшим видом перевозки. С течением времени морской транспорт активно развивался: создавались новые корабли и упрощалась технология погрузки и разгрузки грузов.

Развитие и модернизация системы морских грузоперевозок невозможны без качественного правового регулирования данной сферы, которое выступает одним из факторов, непосредственно определяющим устойчивость делового оборота и защищенность экономических интересов его участников. Несмотря на достаточное большое количество международных актов, регулирующих морские перевозки, проблема правового регулирования международных морских перевозок остается в условиях современного мира. В частности обуславливает возникновение новых тенденций в реализации договора морской перевозки груза.

Распространение цифровой технологии наряду с общей дигитализацией гражданского оборота представляется перспективным, однако не менее актуальным в настоящее время является совершенствование механизмов действия электронных коносаментов.

Электронный коносамент является оригинальным электронным документом, который предлагает более эффективную, безопасную и устойчивую альтернативу сложному и дорогостоящему процессу. Он имеет ту же юридическую ценность и повторяет функции оригинального коносамента на бумаге, но в электронном виде.

В Российской Федерации отношения, возникающие в связи с морской перевозкой груза, регулируются преимущественно национальным законодательством — Гражданским кодексом РФ и Кодексом торгового мореплавания РФ, которое восприняло многие нормы и принципы международного частного права, содержащиеся в соответствующих международных договорах, а именно правовое регулирование электронных коносаментов осуществляется на основе следующих документов и норм:

— Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ), который является основным документом, регулирующим отношения, связанные с перевозками грузов морским транспортом и Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ), которые взаимно корреспондируют и дополняют друг друга;

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

— Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. № 63-ФЗ «Об электронной подписи», регулирующий использование электронных подписей и электронных документов;

— Правила безопасной морской перевозки грузов, утвержденные приказом Минтранса России от 21 апреля 2003 г. № ВР-1/п;

— Международные конвенции и соглашения, к которым присоединилась Россия, например, Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила), Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) и др.

В 2023 г. в сферу правового регулирования КТМ РФ вводятся понятия «электронный договор морской перевозки груза», «электронный коносамент», посредством Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Статья 117 КТМ РФ была дополнена и расширена данными дефинициями, а также в ней определяется порядок обмена электронными договорами и электронными коносаменами между перевозчиком и отправителем. Для этого в России была внедрена государственная информационная система электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), целью которой является организация юридически значимого документооборота между участниками логистической цепочки [Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»].

В настоящее время в законодательстве большинства государств предусмотрена возможность применения электронных документов, но существуют различия. Для примера, рассмотрим несколько зарубежных стран и их опыт с сфере правового регулирования электронного документооборота в табл.

Таблица

Правовое регулирование электронного документооборота в сфере торгового мореплавания

Страна	Англия	Китай	США	Россия
Источники регулирования на национальном уровне	Закон об электронных коммуникациях 2000 г. (<i>Electronic Communications Act 2000</i>); Положение об электронной идентификации и удостоверяющих сервисах для электронных транзакций 2016 года (№ 696) (<i>Electronic Identification and Trust Services for Electronic Transactions Regulation 2016</i> (No.696)); Закон о морских перевозках грузов 1992 г. (<i>Carriage of Goods by Sea Act 1992</i>).	Кодекс торгового мореплавания 1992 г.; Закон об электронной подписи 2019 г.; Закон о договорах 1999 г. eUCP; eURC	Единообразный закон об электронных сделках (на его основе были приняты специальные законы на территории всех штатов за исключением: Вашингтона, Иллинойса и Нью-Йорка); Федеральный закон об электронных подписях в глобальной и национальной торговле (<i>ESIGN Commerce Act</i>); Закон об электронных подписях в глобальной и национальной	Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г.; Гражданский кодекс РФ (п. 2. ст. 435); Федеральный закон «Об электронной подписи», ст. 2

			торговле 2000 г.; Единообразный торговый кодекс штата Нью-Йорк (ЕТК)	
Признание электронных транспортных документов	Использование электронных коносаментов допускается только соглашению сторон. Английское право признает держателем электронного коносамента прав распоряжение товаром	Юридическая концепция электронного коносамента как электронной передаваемой записи, которая не была преобразована из бумажного документа не признается. В практике торгового мореплавания в основном используются только бумажные коносаменты.	Электронные документы (включая коносаменты) имеют ту же юридическую силу, что и документы на бумажных носителях.	Электронные документы (включая коносаменты) имеют ту же юридическую силу, что и документы на бумажных носителях.

Как можно увидеть, не во всех странах принято законодательство по внедрению электронного документооборота в сферу торгового мореплавания.

На основании данной таблицы можно сделать выводы, что на сегодняшний момент существуют следующие группы стран:

1) страны, в которых электронные документы приравниваются к документам на бумажных носителях (признается такая же юридическая сила) (США, Россия);

2) страны, которые допускают возможность признания электронных документов по соглашению сторон (Англия);

3) страны, в которых действующее законодательство предусматривает возможность электронного документооборота, однако эти правила не распространяются на транспортные документы (Китай).

Основным способом использования электронных коносаментов на сегодняшний день является членство в так называемых «клубах» — электронных финансовых системах, обеспечивающих электронные торговые операции между их членами и предлагающие, в том числе, программную основу для оборота электронных коносаментов. Активно развивается обращение *eBL* на платформах *BOLERO* [<https://www.bolero.net/> (дата обращения: 25 сентября 2023 г.)], *essDocs* [<https://www.essdocs.com/> (дата обращения: 25 сентября 2023 г.)]. С технической точки зрения электронные коносаменты создаются и обращаются в рамках специализированного программного продукта, присоединиться к которому можно путем регистрации и принятия пользовательского соглашения, содержащим в себе универсальные правила для участников. Примечательно, что выпуск электронных коносаментов стандартизирован с другими, аналогичными процедурами электронного документооборота, в результате чего пользователь имеет возможность подписывать с помощью одной электронной подписи не только данный вид документов, но и ряд иных, таких как фитосанитарные сертификаты, сертификатов происхождения, таможенных деклараций, банковских, страховых, расчетных документов и т.д.

В рамках данной статьи следует также отметить плюсы текущего статуса коносамента, а именно:

- уменьшение времени на оформление и передачу документов. Это позволяет существенно сократить время, затрачиваемое на оформление и передачу бумажных документов, что в свою очередь ускоряет процесс доставки товаров и повышает эффективность бизнес-процессов;

- возможность быстрого и точного отслеживания перемещения товаров. Электронный коносамент содержит информацию о местонахождении товара в режиме реального времени, что позволяет оперативно реагировать на любые изменения в процессе доставки;

- улучшение контроля над доставкой товаров. Электронный коносамент позволяет точно отслеживать перемещение товаров на каждом этапе доставки, что значительно улучшает контроль над процессом. Благодаря этому можно быстро реагировать на любые непредвиденные ситуации, такие как задержки или изменения маршрута доставки;

- уменьшение рисков фальсификации документов и мошенничества. Он имеет цифровую подпись, что позволяет убедиться в его подлинности и предотвратить возможные мошеннические действия;

- защита электронных коносаментов с помощью криптографических методов. Электронные коносаменты могут быть защищены с помощью криптографических методов, таких как шифрование и подпись с использованием цифровых сертификатов;

- повышение прозрачности и безопасности в международной торговле. Они позволяют легко отслеживать перемещение груза и проверять его состояние в режиме реального времени. Это может помочь предотвратить возможные мошеннические действия и снизить риски потери или повреждения груза.

Несмотря на очевидные преимущества электронных коносаментов, связанные как удобством их использования, так и с возможностью оптимизировать транспортные и банковские расходы, данная форма имеет ряд недостатков. В частности, специалистами выделяются следующие:

- необходимость использования специализированных программ и технологий для работы с электронными коносаментами, что может вызвать дополнительные затраты на обучение и оборудование.

- возможность кибератак и хакерских атак на электронные коносаменты, которые могут привести к утечке конфиденциальной информации или потере данных.

- необходимость согласования правовых и юридических аспектов использования электронных коносаментов в различных странах и регионах, что может занять длительное время.

- некоторые компании и государственные организации могут продолжать требовать использования бумажных коносаментов, что может создавать дополнительные препятствия для использования электронных коносаментов.

- возможность технических сбоев и проблем с доступом к сети, которые могут привести к задержкам в доставке товаров и увеличению времени на обработку документов.

Можно сделать выводы, что развитие электронных технологий в международной торговле и соответственно в связанной с ней транспортной сфере привело уже к значительному объему электронных документов, которые заменили традиционные бумажные [1]. Но сопоставление российского опыта с опытом зарубежных стран свидетельствует о недостаточности регулирования в сфере внедрения электронного документооборота в торговое мореплавание.

Вместе с тем следует отметить, что повсеместное использование коносаментов в электронной форме — одно из ключевых условий распространения электронных

платформ для торгового финансирования, в том числе на базе технологии распределенного реестра [2].

В последнее время в Российской Федерации наблюдается увеличение использования электронных документов в торговых операциях, в том числе и в сфере международной торговли. Но существуют проблемы в международной сфере, в частности, непризнание электронных коносаментов законодательством многих стран, а также отсутствие достаточной судебной практики. Не все страны признают электронные коносаменты как легальный документ, что может создавать юридические проблемы при проведении международных сделок.

Для успешного внедрения электронных коносаментов в России необходимо решить несколько проблем правового регулирования электронного коносамента, а именно необходимо согласовать стандарты и форматы электронных коносаментов. Так как отсутствие единого стандарта может привести к тому, что разные операторы и участники могут использовать разные форматы и технологии, что усложняет взаимодействие между ними.

Требуется определить технические механизмы их создания, передачи и хранения, а также обеспечить информационную безопасность при использовании электронных документов.

Важно также обеспечить возможность взаимодействия между различными системами электронного документооборота, как внутри России, так и с зарубежными партнерами.

Таким образом, после преодоления данных факторов можно ожидать, что в ближайшем будущем использование электронных коносаментов станет более распространенным на территории страны.

Введение электронных коносаментов в России является важным шагом в развитии электронного документооборота и международной торговли в целом, что может привести к увеличению эффективности и сокращению затрат на транспортировку товаров.

Литература

1. Гандзиошин, С. А. Электронный коносамент — меры по упрощению использования в Российской Федерации // Электронный научный журнал «Вестник Юридического института МИИТ». — 2022. — № 4 (40). — С. 42—50.
2. Ивашкова, Т. Электронные коносаменты: преодолимы ли препятствия на пути диджитализации внешней торговли? // Международные банковские операции. — 2019. — № 1.

Евтеева Ю. Н.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Регулирование процесса национализации в области транспорта

Аннотация. Данная статья исследует регулирование процесса национализации в области транспорта. Проблемы национализации как одной из форм изъятия иностранной собственности и иностранных инвестиций особенно актуальны в современных политических и экономических реалиях России, когда ситуация как внутри страны, так и на международной арене меняется каждый день.

Ключевые слова: национализация; транспорт; инвесторы; чрезвычайность; контр-санкция; экспроприация; правовое регулирование; государство.

Российская Конституция, а также отраслевые нормативные акты, специальные законы и международные договоры устанавливают положения, касающиеся национализации (экспроприации) иностранной собственности. Для рассмотрения правового регулирования этого процесса уместно начать с основных положений, фиксируемых в Конституции РФ.

Положение 3 ст. 35 Конституции РФ устанавливает, что принуждение к передаче собственности для государственных нужд можно осуществлять только при условии предварительной и взаимосоответствующей компенсации. Это позволяет государству отчуждать частную собственность как внутренних, так и иностранных инвесторов, только если это соответствует публичным интересам.

Выплата компенсации собственнику отчуждаемого имущества становится условием и закрепляется во-вторых. Это требование о предварительном и равноценном возмещении.

Далее обратимся к ГК РФ и Федеральному закону «Об иностранных инвестициях». Национализация рассматривается в ГК РФ в абз. 3 подп. 9 п. 2 ст. 235 и ст. 306. Положения этих статей также распространяются на иностранцев. Помимо ранее рассмотренных условий, в названных выше статьях закрепляется право собственника на полное возмещение убытков, понесенных в результате национализации его имущества.

Установленная ст. 8 Федерального закона «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» является подходом для регулирования иностранных инвестиций, закрепляющим несколько ключевых гарантий для иностранных инвесторов. Одна из таких гарантий заключается в защите от национализации (экспроприации). Это запрещает принудительное изъятие имущества инвестора, если не предусмотрено федеральным законом или международным договором РФ [1].

Российский законодатель признает, что иностранные инвесторы нуждаются в защите от незаконной конфискации их собственности. Если конфискация не соответствует принципам недискриминации и возмездности, если она осуществляется без установленных оснований и/или нарушает установленный порядок, то она может быть признана незаконной национализацией. Но размер и условия национализации не определены, поэтому компенсация и возмещение ущерба обычно устанавливаются в международных инвестиционных договорах РФ.

Статья 235 Гражданского кодекса РФ дает полный перечень оснований, по которым может быть принудительно прекращено право собственности. Мы считаем, что наибольший интерес представляют реквизиция, конфискация и национализация. В ст. 242 Гражданского кодекса РФ раскрывается понятие реквизиции. Согласно этой статье, в случае стихийных бедствий, аварий, эпидемий, эпизоотий и других чрезвычай-

ных обстоятельств, имущество в интересах общества может быть изъято у частного собственника по решению государственных органов в порядке и на условиях, определенных законом, с выплатой ему стоимости имущества [2, стр. 24].

С точки зрения международного договорного права, контрсанкции России сталкиваются со следующими спорными вопросами: во-первых, правомерно ли использование отечественного законодательства для предотвращения возврата самолета арендодателям? Во-вторых, правомерно ли признание двойного гражданства самолетов в соответствии с отечественным законодательством?

Одна из мер, предусмотренных в Протоколе по авиационному оборудованию к Конвенции «О международных гарантиях в отношении подвижного оборудования», включает в себя заявление на аннулирование регистрации воздушного судна. Еще одна мера предусматривает экспорт и физическое перемещение воздушного судна с его настоящего местонахождения. Эти меры не могут быть осуществлены без согласования с должником. В случае получения предварительного согласия должника, кредитор имеет право обратиться к воздушному судну и сотрудничать с ним в процедурах аннулирования регистрации и экспорта. Когда иностранный лизингодатель получает IDERA, он обязан сотрудничать с арендатором в проведении процедур аннулирования и экспорта воздушных судов, так как Россия является стороной Авиационного протокола «Кейптаунской конвенции». Такие процедуры вступают в силу после подписания должником и регистрации в органе регистрации воздушного судна.

Правила, определенные в Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., указывают на то, что воздушное судно всегда будет иметь национальность. В соответствии со ст. 17 Конвенции, это будет национальность страны, в которой оно зарегистрировано. Зарегистрировать воздушное судно можно в другой стране с соблюдением ст. 18 Конвенции, но не более чем в двух странах. Таким образом, самолет может иметь только одну национальность и никак иначе.

Обеспечение безопасной эксплуатации зарегистрированного воздушного судна вне зависимости от места его эксплуатации — обязанность государства, к которому принадлежит национальность данного судна. Зарегистрированное воздушное судно должно соответствовать законам и правилам безопасности того государства, в котором оно зарегистрировано.

Государственные органы имеют определенную свободу при осуществлении реквизиций, так как исчерпывающий перечень возможных чрезвычайных обстоятельств в законе не предусмотрен. Поэтому, если возникают исключительные ситуации, требующие немедленного использования дополнительных технических средств или имущества для предотвращения или устранения последствий чрезвычайных ситуаций, государственные органы имеют право изъять эту собственность у владельца.

Судебное изъятие имущества от частного собственника для этих целей непрактично, невозможно. Важно понимать истинное значение категории «чрезвычайность», так как неправильное ее толкование может помешать проведению реквизиции. Социум нуждается в соответствующем имуществе для устранения или сокращения последствий чрезвычайных обстоятельств. Однако, если реквизиция применяется и в чрезвычайных случаях, это нарушает права частных собственников и означает произвол со стороны государственных органов.

Одна из проблем, связанных с пониманием чрезвычайности, является ее оценочный характер. Суды испытывают затруднения при использовании этой категории, а разъяснения высших судебных инстанций лишь усложняют понимание содержания чрезвычайности. Кроме ст. 242 Гражданского кодекса РФ, законодатель также использует категорию «чрезвычайность» для характеристики обстоятельств непреодолимой силы (ст. 202 и 401 Гражданского кодекса РФ), которые являются чрезвычайными и непредотвратимыми при данных условиях [3, стр. 109].

В постановлении Пленума Верховного Суда России от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» оговаривается, что для удовлетворения требования чрезвычайности необходимо наличие исключительного обстоятельства, вызванного событиями, которые не являются обычными в специфических обстоятельствах.

В финансовых сделках по лизингу воздушного судна, право собственности на это судно принадлежит лизингодателю, но фактические эксплуататоры авиационного оборудования являются арендаторами.

В связи с эксплуатацией авиационного оборудования в стране арендатора, если его зарегистрировать в стране-лизингодателе, такая регистрация, на самом деле, не позволяет эффективно контролировать его. Напротив, если авиационное оборудование зарегистрировать в стране арендатора, то возникают сложности при возврате его в случае невыполнения лизингодателем обязательств. Возврат авиационного оборудования включает прекращение национальности, возвращение оборудования и перерегистрацию национальности. В связи с этим, для более эффективного регулирования и контроля вопросов авиационной безопасности в международном финансировании авиационного оборудования, на 23-й сессии Ассамблеи ИКАО была принята статья 83-бис Конвенции о международной гражданской авиации.

Положение ст. 83-бис предусматривает возможность передачи государством регистрации своих функций и обязанностей в отношении зарегистрированного воздушного судна другому государству при его аренде, фрахте или обмене эксплуатантом из другого государства-участника. После такой передачи государство регистрации не несет ответственности за эти функции и обязательства.

При условии, что договаривающиеся государства регистрируют аналогичные соглашения в Совете ИКАО или уведомят другие договаривающиеся государства напрямую, передача не будет иметь силы в отношении других договаривающихся государств.

Согласно ст. 83-бис Конвенции, ответственность за управление воздушными суднами и их регулирование, может быть передана от государства первоначальной регистрации воздушного судна государству эксплуатации по соглашению между ними. Исходя из этого, Россия достигла таких договоренностей с Бермудскими островами, Ирландией и другими странами, для решения вопроса национальности воздушных судов российских авиакомпаний, предоставляемых иностранными лизингодателями. Например, в 1999 г. между Бермудскими островами и Россией было достигнуто двустороннее соглашение о передаче регулирующих функций (*Agreement between the Government of Bermuda Department of Civil Aviation and Federal Aviation Administration of Russia Concerning the Transfer of Regulatory Oversight Functions and Duties*). Согласно конвенции, для воздушных судов, эксплуатируемых в России, Бермудские острова, как страна регистрации, передает обязанности по Приложению 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу», Приложению 2 «Правила полетов» и Приложению 6 «Эксплуатация воздушных судов» к Конвенции о международной гражданской авиации.

Видно, что даже при условии, что стране, которая первоначально зарегистрировала воздушное судно, может быть передана ответственность за его управление и регулирование стране, в которой оно используется, нет разрешения на двойное гражданство воздушных судов. Первоначальное государство регистрации должно аннулировать регистрацию воздушного судна, прежде чем оно может быть зарегистрировано в другом Договариваемом государстве.

Соответствующий процесс реализации контрсанкций возникает в случаях, когда государство уклоняется от исполнения своих международных обязательств перед другим государством. Поведение, которое обычно считается нарушением закона, может

быть разрешено в таких исключительных ситуациях. Несоблюдение государством международных договоров может быть исключено из рассмотрения, если ответное поведение принимается в качестве контрсанкций. В результате, контрсанкции могут быть незаконными в связи с нарушением договорных обязательств, однако, при соблюдении критериев международного права, такие контрсанкции могут рассматриваться как законные [4, стр. 14].

Действия, которые могут быть отнесены к государству, содержатся в ст. 4—11 части первой «Проекта». Эти действия являются основой для применения контрсанкций, которые должны быть направлены против международных противоправных деяний и нарушения международных обязательств. Международная легитимность экономических санкций основывается на двух аспектах: выполнение решения Совета Безопасности ООН о коллективных санкциях и применение контрсанкций, которые разрешены международным правом. Контрсанкции принимаются против страны-правонарушителя самой страной, совершившей международное противоправное деяние.

Невозможно выполнение экономических санкций ведущих западных стран, таких как США, согласно коллективным постановлениям Совета Безопасности ООН. Западные страны, включая США, не страдают от нелегальных международных действий в СВО. Поэтому с точки зрения России, экономические санкции, наложенные западными странами во главе с США, не признаются санкциями в рамках действующего международного права и, следовательно, не являются таковыми.

При оценке пропорциональности контрсанкций необходимо учесть не только степень ущерба, понесенного страной, принимающей контрсанкции, и степень контрсанкций, но также сравнить «величину» этих двух мер и учесть серьезность преступления и соответствующих прав, то есть провести «качественное» сравнение между ними. Например, в случае с *Gabcikovo-Nagymaros Project* постановлено, что совместное использование судоходных рек является универсальным и основным законным правом, а односторонние действия Чехословакии лишили Венгрию этого права на природные ресурсы, что является основным правом, поэтому контрсанкции Чехословацкой Словакии были непропорциональными.

Оценка соразмерности в данном случае была принята постоянной палатой международного правосудия, с учетом нарушенных прав и страданий потерпевшего и ответственного государств. Фактически, арбитражные суды могут оценивать ситуацию с использованием альтернативных мер, которые наносят меньший ущерб, как один из критериев для определения соразмерности контрсанкций. Однако, критерии оценки соразмерности в области международного права все еще не ясны, что делает сложным определение соразмерности.

В связи с введением санкций и контрсанкций в области авиации США, Британией, ЕС и Россией, были приняты законодательные акты и другие меры, запрещающие гражданам этих стран предоставлять самолеты, технологии, услуги и прочее в Россию. Симметрично Россия предпринимает шаги по предотвращению экспорта иностранцами самолетов из своей страны. Различий в характере этих санкций и контрсанкций нет, поэтому сложно сделать однозначный вывод о правовой законности контрсанкций, применяемых Россией.

Целью контрсанкций согласно п. 2 ст. 49 Проекта является побуждение ответственных государств к выполнению их обязательств. Ограничения контрсанкций временно откладывают выполнение определенных международных обязательств перед ответственными государствами. Таким образом, контрсанкции не продолжают до тех пор, пока ответственные государства не исполнят свои обязательства. Приостановление действия международных обязательств является лишь временным мероприятием для

достижения целей контрсанкций, и не имеет целью наказать ответственные государства.

Отмечается, что контрсанкции, в соответствии с Проектом ст. 49.3, 53 и 52.3 (Б), должны быть способствующими возобновлению выполнения соответствующих обязательств исполняющей стороной. Следует поактивнее прекращать контрсанкции, как только ответственное государство начинает выполнять свои обязательства относительно международно-противоправного поведения, согласно части второй, и контрсанкции должны быть прекращены как можно раньше. Также нужно прекратить применение контрмер, если соответствующее государство обращается в компетентный суд или трибунал, имеющий право на принудительное исполнение решения.

Обязательство ответственного государства заключается в немедленном прекращении контрсанкций по ст. 49. Тем не менее в настоящее время санкции от США, Великобритании и ЕС продолжают свое действие, поэтому продолжение контрсанкций со стороны России справедливо. Статья 53 «Проекта» акцентирует внимание на этой точке.

Вопросы, связанные с принятием контрсанкций, регламентируются в ст. 52 «Проекта». В соответствии с пунктом 1 этой статьи, потерпевшая сторона имеет право требовать, чтобы ответственная сторона выполнила свои обязательства по прекращению ущерба и возмещению его, а также обязана уведомить ответственную сторону о любых принятых решениях. Это положение основывается на принципе, что контрсанкции могут привести к более серьезным последствиям для другой стороны, поэтому их необходимо предупредить заранее.

Применение контрсанкций потерпевшим государством для защиты своих прав, которое разрешено в п. 2 ст. 52 «Проекта», может быть затруднено требованием об уведомлении, указанным в п. 1. Однако Россия не предупредила другие страны о своих контрсанкциях заранее. Если бы она предупредила заблаговременно, иностранные субъекты могли бы начать подготовку к возврату самолета сразу после получения уведомления, что противоречило бы цели контрсанкций России. Поэтому, чтобы определить, соответствуют ли контрсанкции, применяемые Россией, требованиям международного обычного права в процедурном отношении, необходимо оценивать ситуацию в целом, а не просто отказывать им в соответствии с процессуальными требованиями «Проекта» из-за отсутствия предварительного уведомления и переговоров [<https://rg.ru/2022/03/09/pravkomissii-a-odobrila-proekt-po-nacionalizacii-mushchestva-ushedshih-iz-rf-zapadnyh-kompanij.html>] (дата обращения: 22 марта 2022 г.).

Есть возможность провести дискуссию о нарушении контрсанкций России международного обычного права с точки зрения. Определение того, нарушают ли контрсанкции России международное обычное право, затрудняется и требует более глубокого анализа.

Экспроприация и национализация транспортных средств являются важными инструментами государственного вмешательства в экономику и регулирования отношений между собственниками и обществом. Правовое регулирование этих процессов имеет огромное значение для обеспечения справедливости, защиты прав собственности и интересов различных сторон.

Экспроприация представляет собой принудительное изъятие частной собственности государством или другим публичным органом. Она может осуществляться в целях социальной необходимости, национальной безопасности или экономических интересов страны. Национализация же является формой экспроприации, при которой транспортные средства переходят во владение государства или публичного предприятия [5, стр. 168].

Однако такие меры должны быть действительно обоснованными и проводиться в рамках закона. Важно установить четкий порядок принятия решений по экспроприации и национализации транспортных средств, а также определить компенсации для

собственников, понесших ущерб. В данной статье мы рассмотрим основные аспекты правового регулирования экспроприации и национализации транспортных средств, а также приведем примеры из различных стран.

Рассмотрим возможные проблемы и риски, связанные с изъятием имущества инвесторов государством, в следующем разделе. Важно отметить, что некоторые из этих проблем являются результатом отдельных недостатков в законодательстве и специфичны только для России, в то время как другие присущи институту национализации собственности в международном частном праве. Путем изучения правового регулирования национализации в России, мы пришли к выводу, что рассмотрение данных проблем и рисков является возможным и целесообразным в настоящем разделе.

Возможность злоупотребления со стороны государств-реципиентов своими суверенными правами присуща институту национализации в международном частном праве. Это создает угрозу нарушения принципов и условий принудительного изъятия собственности. Согласно Сеульской конвенции 1985 г., национализация (экспроприация) является риском для иностранных инвесторов, так как компенсация полной стоимости национализируемого имущества и возмещение убытков государству не всегда является возможным [6, стр. 117].

В том же случае, если государство-реципиент принимает решение безосновательно и нарушает установленный порядок, чтобы изымать собственность иностранных инвесторов, будет крайне сложно препятствовать этому, особенно если они ссылаются на свои права как суверена. Проведенные в прошлом веке примеры национализаций в Советской России, на Кубе, в государствах Азии и Африки являются ярким доказательством этого. В целях предотвращения таких злоупотреблений были разработаны различные правовые средства для защиты иностранных инвестиций.

Создание площадок для урегулирования инвестиционных споров между государствами и иностранными инвесторами (например, МЦУИС) и механизм страхования инвестиций — примеры мер, принимаемых для защиты инвесторов. В заключаемых договорах и внутреннем законодательстве также предусматриваются различные защитные оговорки о выплате компенсации и другие меры безопасности.

Необходимо учитывать, что риски всегда существуют. Особенно ярко они проявляются в чрезвычайных ситуациях, например, во время эпидемий или военных конфликтов, когда государства принимают меры, направленные на защиту населения в общественных интересах. Эти меры не имеют целью облагодетельствовать отдельных индивидов, а являются благом для общества в целом.

Риски злоупотреблений со стороны государства в случае экспроприации собственности при общепольной цели являются политическими, а не юридическими. Поэтому необходимо объединять усилия всего международного сообщества, чтобы предотвратить подобные случаи. В условиях глобализации и интеграции экономик различных государств, только согласованные и координированные действия позволят избежать нарушений прав человека в целом и прав иностранных инвесторов, а также экономических убытков, связанных с этим.

Правовое регулирование экспроприации и национализации транспортных средств является важной составляющей в сфере транспортной индустрии. Эти понятия охватывают процессы, посредством которых государство может приобретать частную собственность на транспортные средства ради общественных целей. В данном подразделе будет представлено введение в основные аспекты правового регулирования экспроприации и национализации транспортных средств, а также его значения для общества и бизнеса. Будут рассмотрены ключевые нормативно-правовые акты, определяющие процедуры экспроприации и национализации, а также приведены примеры из различных стран мира. В заключение будет подчеркнута необходимость балансирования интересов государства и частного бизнеса при осуществлении данных процессов.

Основные принципы и нормы права, регулирующие экспроприацию и национализацию транспортных средств, являются важным аспектом гарантирования прав собственности и обеспечения интересов государства. В большинстве юрисдикций эти процессы осуществляются на основе законодательства, которое определяет условия и процедуры для проведения экспроприации или национализации.

Один из ключевых принципов правового регулирования заключается в обязательном предоставлении справедливой компенсации собственникам транспортных средств при их экспроприации или национализации. Компенсация должна быть соответствующей стоимости имущества, учитывая его состояние, использование и другие факторы.

Кроме того, право на экспроприацию или национализацию может быть ограничено определенными условиями и требованиями. Например, законодательство может предусматривать необходимость обоснования государственной потребности в использовании транспортных средств для достижения публичных целей, таких как развитие инфраструктуры или обеспечение национальной безопасности.

Также важным аспектом является процедура проведения экспроприации или национализации транспортных средств. Процесс экспроприации и национализации транспортных средств является сложным и требует строгого правового регулирования. В данном подразделе будут рассмотрены основные аспекты и процедуры, связанные с этим процессом. Первоначально, необходимо определиться с понятием экспроприации и национализации транспортных средств. Экспроприация представляет собой принудительное изъятие имущества у его владельца в общественных интересах, с возмещением справедливой компенсации [7, стр. 28].

Национализация же означает перевод частной собственности на государственную или муниципальную. Для проведения экспроприации или национализации транспортного средства необходимо следовать определенным правовым процедурам. Прежде всего, государство должно иметь законодательную базу для осуществления таких действий. Законодательный акт должен четко определить условия, при которых может быть проведена экспроприация или национализация транспорта.

Далее, следует заметить, что процесс экспроприации или национализации должен быть сопровожден справедливым и независимым определением компенсации, которая должна быть выплачена владельцу транспортного средства.

Правовое регулирование экспроприации и национализации транспортных средств предусматривает определенные права и обязанности для их владельцев. В случае экспроприации, когда государство принимает решение о принудительном отчуждении частной собственности в общественных интересах, владелец транспортного средства имеет право на компенсацию за утрату имущества. Однако, при национализации, когда государство переводит контроль над транспортными средствами из рук частных лиц в свои руки или государственные структуры, права владельцев могут быть ограничены или полностью аннулированы. В этом случае владелец может получить возмещение только за фактическую стоимость транспортного средства без учета потерянному доходу от его использования. Владельцам транспортных средств следует быть осведомленными о своих правах и обязанностях при экспроприации и национализации. Они имеют право на информирование о процедуре решения данных вопросов, а также на обжалование решений государственных органов в суде. В то же время, им необходимо соблюдать требования государства и предоставить все необходимые документы и информацию для проведения процесса экспроприации или национализации.

Литература

1. Аюпов, А. З. Комментарий к Федеральному закону от 9 июля 1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» / А. З. Аюпов, Е. В. Бергер, М. Г. Холкина. — Москва, 2012.

2. Аленкина, Н. Б. Спорные вопросы применения норм гражданского права о национализации // Спорные вопросы применения норм гражданского права о национализации // Вестник КРСУ. — 2018. — Том 13. — № 1.
3. Соловова, Ю. В. Законная и незаконная экспроприация: влияние их разграничения на стандарт компенсации // Хозяйство и право. — 2022. — № 4.
4. Кузнецова, С. А. Проблемы законодательства Российской Федерации об ограничении и прекращении права собственности в чрезвычайных ситуациях // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. — 2013. — № 4.
5. Юлов, Д. В. Экспроприация собственности иностранных инвесторов в международном частном праве // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 12.
6. Веселкова, Е. Е. Отдельные виды гарантий, предоставляемых иностранным инвесторам // Хозяйство и право. — 2022. — № 4.
7. Богданов, Е. В. Проблемы принудительного изъятия государством объектов частной собственности посредством реквизиции, конфискации и национализации по гражданскому законодательству России // Lex Russica. — 2020. — Том 73. — № 2.

Евтеева Ю. Н.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Совершенствование законодательства в области национализации и экспроприации транспортных средств и объектов инфраструктуры транспорта

Аннотация. Данная статья исследует совершенствование законодательства в области национализации и экспроприации транспортных средств и объектов инфраструктуры транспорта. Стимуляция инвестиций в транспортный сектор ожидается после принятия новых законов и правил, которые улучшат процессы национализации и экспроприации транспортных средств и объектов инфраструктуры. Однако чтобы обеспечить развитие отрасли, важно установить ясные процедуры и сроки для проведения таких процессов, а также гарантировать их соблюдение в рамках закона и с учетом интересов всех заинтересованных сторон. Прозрачность и открытость также играют важную роль в обеспечении качественной национализации или экспроприации.

Ключевые слова: национализация; транспортные средства; инфраструктура транспорта; санкции; контрсанкция; экспроприация; правовое регулирование; государство.

Предлагая защиту от политических вмешательств иностранных государств, российские власти решили разрешить российским авиаоператорам подавать заявления на получение сертификата летной годности в Российском федеральном агентстве Росавиация. Правовое основание для этого закреплено в Федеральном законе от 14 марта 2022 г. № 56-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» и в постановлении Правительства РФ от 19 марта 2022 г. № 411 «Об особенностях государственной регистрации предназначенных для выполнения полетов гражданских воздушных судов в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации и государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними».

Во-первых, данная мера расширила возможности российских авиаперевозчиков, у которых временно была приостановлена действительность сертификатов воздушной годности, использовать воздушные суда, соответствующие российским техническим требованиям. Во-вторых, следует рассмотреть последствия снятия воздушного судна с регистрации в иностранном реестре и его регистрации исключительно с целью технического учета в российском реестре.

Существует две цели регистрации воздушных судов в реестре воздушных судов: первая связана с необходимостью технического контроля, вторая — с регистрацией гражданских прав, таких как право собственности и другие. Для обеспечения технического контроля самолетов, государство, в котором происходит регистрация, берет на себя ответственность за контроль воздушной обеспеченности самолета, план его технического обслуживания и лицензирование персонала согласно Международной конвенции по гражданской авиации. Государственный орган контроля выдает соответствующие сертификационные документы, которые признаются другими государствами — участниками Чикагской конвенции 1944 г. в соответствии со ст. 31 и 32.

Без регистрации в реестре, воздушное судно не может быть использовано в гражданском обороте и не имеет правового статуса объекта для сделок. Регистрация в реестре создает официально признаваемые вещные права на воздушное судно, включая право собственности. Это право возникает с момента регистрации и зависит от зако-

нодательства и места регистрации в государстве. Новое законодательство позволило российским воздушным перевозчикам получить вторую регистрацию в российском реестре, несмотря на наличие первичной регистрации в иностранном реестре, которая не была отменена или аннулирована, в ответ на санкционную политику других государств.

Узурпирование мирового рынка финансового лизинга самолетов западными странами и контроль над авиастроительной отраслью являются основными причинами разрушительного воздействия экономических санкций. Поэтому, чтобы успешно противостоять будущим санкциям и контрсанкциям, Китаю необходимо улучшить свою позицию и долю на этом рынке, особенно поощряя китайские лизинговые компании и поддерживая их в предоставлении китайских самолетов. Это предоставит возможность поработить монополию *Boeing* и *Airbus* и выйти на международный рынок с самолетом C919.

Сравнивая Россию с некоторыми странами, можно заметить ее отсталость в производстве автомобилей. Это заставляет представителей отечественных автокомпаний стремиться к укреплению своих позиций на рынке и внедрению обновленных моделей автомобилей и комплектующих. Однако даже при введении ограничений, отечественный авторынок остается привлекательным для многих зарубежных автопроизводителей, особенно для компаний из Китая и Кореи.

В 2021 г. автомобильная промышленность реализовала в России 585,8 тыс. автомобилей, из которых 132,4 тыс. были импортированы. Доля России в мировых продажах автомобилей по различным маркам составила:

На сегодняшний день производство автомобилей в России претерпело существенные изменения. За последний год доля немецких компаний, таких как *VAG*, *Toyota*, *Mercedes* и *BMW*, снизилась до 7,9%, 3,5%, 3% и 2,7% соответственно. Однако большая часть из них приняла решение локализовать свое производство в стране, чтобы избежать рисков связанных с возможными санкциями. Таким образом, в случае введения санкций, немецкие автопроизводители будут иметь возможность продолжать производство и поставку автомобилей. Также стоит отметить, что в ближайшее время возобновится производство автомобиля «Москвич». Согласно информации из источников, новый автомобиль будет собираться на китайских заводах и поставляться в Россию не в полной комплектации.

«Экспроприация» собственности иностранных лиц в России и передача ее российским авиаперевозчикам считалась многими зарубежными экспертами неправильным шагом со стороны российского правительства. Однако наша позиция по этому вопросу отличается по следующим причинам.

Перерегистрация прав на воздушные суда требует предоставления соответствующей документации, включая информацию о техническом состоянии и вещных правах на судно. В постановлении Правительства РФ ясно указывается, что для регистрации прав на воздушное судно заявитель должен представить документы, подтверждающие его собственность на судно или его долгосрочную аренду.

Реализация вещных прав на воздушное судно возможна при его продаже, поскольку лицо, имеющее права собственности на этот объект, может действовать в полной мере, несмотря на остающееся владение в реестре иностранного государства. В отличие от обычной передачи владения, переход прав на воздушное судно происходит сразу после регистрации в реестре. Таким образом, при продаже воздушного судна новый собственник получает право собственности, а права арендодателя на получение платежей переходят к нему.

В зарубежной практике аренды воздушных судов, о правах арендатора на объект аренды нет обременения права собственности правами арендатора в реестре. Вместо этого, оповещаются все третьи лица о наличии договора аренды воздушного судна,

чтобы избежать дискуссии о природе прав арендатора. Поэтому, требование Росавиации предоставить договор аренды воздушного судна для регистрации в российском реестре воздушных судов не является требованием к самой регистрации договора аренды.

Располагающим целями по техническому учету перерегистрации или повторной регистрации воздушных судов, которыми манипулируют российские авиакомпании в российском реестре Росавиации, не нарушается формально юридических прав собственников таких воздушных судов, и это решение не должно рассматриваться как экспроприация или вынужденное изъятие частной собственности принадлежащей иностранным лицам в пользу российских юридических и физических лиц [1, стр. 27].

Одно из важных правовых последствий государственной регистрации прав на воздушные суда состоит в доведении до всеобщего сведения информации об обременении этих объектов. Так, к залогу воздушных судов применяются правила о залоге недвижимого имущества (ипотеке) в соответствии с подп. 5 п. 1 ст. 5 Федерального закона от 16 июля 1998 г. № 102-ФЗ «Об ипотеке (залоге недвижимости)», где содержится ссылка на п. 1 ст. 130 ГК РФ и на правила о регистрации прав на предмет ипотеки. Наличие этих правил позволяет защитить интересы добросовестных последующих залогодержателей или покупателей воздушного судна, которые перед заключением соответственно договора ипотеки или купли-продажи имеют возможность ознакомиться с записью об уже зарегистрированном обременении. При этом следует учитывать, что в силу п. 5 ст. 8.1 ГК РФ уполномоченный в соответствии с законом орган, осуществляющий государственную регистрацию прав на имущество, проверяет полномочия лица, обратившегося с заявлением о государственной регистрации права, законность оснований регистрации, иные предусмотренные законом обстоятельства и документы. Проверка должностным лицом государственного органа оснований для совершения регистрационного действия создает предпосылки для того, чтобы все третьи лица могли уверенно опираться на совершенные в государственном реестре записи при принятии тех или иных решений, связанных с объектом права. Следует упомянуть тот факт, что Минтранс России в апреле 2022 г. направило в Совет при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства проекты федеральных законов «О внесении изменений в часть первую и третью Гражданского кодекса Российской Федерации», «О внесении изменений в Федеральный закон “О государственной регистрации недвижимости” и признании утратившими силу Федерального закона “О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними” и отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (письмо от 6 апреля 2022 г. № ИЧ-Д1-04/7191).

В проектах предлагается отказаться от признания воздушных судов недвижимым имуществом (ст. 130 ГК РФ в редакции проекта 1), отменить коллизионную привязку в отношении права, применимого к вещным правам на воздушные суда (ст. 1207 ГК РФ в редакции проекта 1), отменить государственную регистрацию прав на воздушные суда (ст. 33 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее — ВК РФ) в редакции проекта 2) и внести изменения в другие законодательные акты РФ, необходимые для реализации этого подхода. Совет по кодификации, исследовав Проекты в указанной части, посчитал, что для столь решительного разворота гражданско-правового режима воздушных судов в части исключения их из состава недвижимого имущества не представлено достаточного обоснования, а кроме того, Проекты не содержат инструментов, которые восполняли бы перечисленные полезные правовые эффекты, утрачиваемые при отмене существующих правил, в том числе не позволяют обеспечить интересы участников гражданского оборота, вступающих в сделки по поводу воздушных судов. Что касается предложения Министерства транспорта РФ отменить государственную регистрацию прав на воздушные суда, Совет по кодификации также признал это предложе-

ние нецелесообразным, указав, что в любом случае сохранится потребность определять национальное право, которое применяется к вещным правам на воздушные суда, особенно с учетом того, что эти объекты постоянно перемещаются в пространстве, находятся на территориях, подлежащих разным юрисдикциям, могут являться предметом сделок, заключаемых в разных государствах, и т.д. Поэтому вне зависимости от того, какая процедура регистрации воздушных судов установлена законодательством — государственная регистрация прав или так называемая учетная регистрация — коллизионная привязка к месту регистрации воздушного судна в ст. 1207 ГК РФ сохраняет актуальность и ни в коем случае не должна быть исключена.

Постановление Правительства РФ от 19 марта 2022 г. № 412 «Об утверждении особенностей исполнения договоров финансовой аренды (лизинга), договоров аренды иностранных воздушных судов, используемых для полетов лицами, указанными в пункте 3 статьи 61 Воздушного кодекса РФ, авиационных двигателей в 2022 году» устанавливает особенности исполнения договоров финансовой аренды (лизинга), договоров аренды иностранных воздушных судов, авиационных двигателей в 2022 г. в части порядка расчетов по обязательствам, предусмотренным договором, порядка страхования, эксплуатации, технического обслуживания иностранных воздушных судов, авиационных двигателей в ситуации применения специальных экономических мер в связи с недружественными действиями иностранных государств и международных организаций, связанных с введением ограничительных мер в отношении граждан Российской Федерации и российских юридических лиц. Указанное постановление подлежит применению к договорам аренды, заключенным до 24 февраля 2022 г. Законодателем также была введена новая ст. 25.2 ФЗ в Федеральный закон «Об ипотеке (залоге недвижимости)» — «Особенности погашения регистрационной записи об ипотеке в условиях недружественных действий иностранных государств», из которой усматривается, что при непредставлении в установленных ст. 25 настоящего Закона случаях и порядке для погашения регистрационной записи об ипотеке, установленной в обеспечение обязательства по кредитному договору (договору займа), заявления залогодержателем (в том числе законным владельцем закладной), являющимся иностранным лицом (иностранными лицами, в том числе не аффилированными друг с другом), связанным с иностранным государством, территорией, которые совершают в отношении Российской Федерации, российских юридических лиц и физических лиц недружественные действия (в том числе если такое иностранное лицо имеет гражданство этого государства, местом регистрации такого иностранного лица является это государство), регистрационная запись об ипотеке погашается по заявлению залогодателя при подтверждении им исполнения обеспеченного ипотекой обязательства перед таким залогодержателем. Залогодатель не менее чем за один месяц до подачи заявления, указанного в абзаце первом п. 1 настоящей статьи, направляет залогодержателю в порядке, предусмотренном ст. 55.2 настоящего Закона, уведомление о намерении подать такое заявление. Ипотека в случае, предусмотренном п. 1 настоящей статьи, прекращается с момента погашения соответствующей регистрационной записи в Едином государственном реестре недвижимости. Залогодержатель вправе оспаривать в судебном порядке действия залогодателя, связанные с погашением регистрационной записи об ипотеке, а также требовать принятия обеспечительных мер, в том числе в виде запрета совершать определенные действия с недвижимым имуществом.

Федеральный закон от 14 марта 2022 г. № 56-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» был принят с целью уменьшения негативных последствий ограничительных мер (санкций). Этот Закон предоставляет Правительству РФ возможность установить особенности государственной регистрации гражданских воздушных судов в Государственном реестре и регистрации прав на воздушные суда. Введение этого закона

связано с тем, что иностранные авиационные власти требуют регистрации воздушных судов по месту их регистрации

Возможности российских перевозчиков поддерживать летную годность своих воздушных судов на месте их регистрации фактически сокращаются. Это происходит в результате вступления в силу постановления Правительства РФ от 19 марта 2022 г. № 411, которое регламентирует особенности государственной регистрации гражданских воздушных судов и прав на них. Согласно этому документу процедура приема заявлений и необходимых документов для государственной регистрации становится более сложной.

Осуществление государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними, а также включение их в Реестр, происходит при получении заявлений и соответствующих документов от российских лизингополучателей гражданских воздушных судов, а также от российских физических или юридических лиц, являющихся собственниками гражданских воздушных судов, зарегистрированных в реестрах гражданских воздушных судов иностранных государств. При этом за исключением российских юридических лиц, заявителями могут быть различные стороны.

Гражданские воздушные суда, которые принадлежат физическим или юридическим лицам на праве собственности и зарегистрированы в реестрах гражданских воздушных судов иностранных государств, включенных в перечень, могут быть представлены копии договоров финансовой аренды (лизинга) или договоров аренды без предоставления документов, подтверждающих право собственности на суда.

Внесение гражданских воздушных судов в Реестр осуществляется без предоставления документа, подтверждающего исключение гражданского воздушного судна из реестра гражданских воздушных судов иностранного государства, при условии предоставления заявителем информационного уведомления (письма) компетентного органа этого иностранного государства о прекращении или приостановлении действия сертификата летной годности в отношении гражданского воздушного судна в связи с недружественными и противоречащими международному праву действиями иностранных государств и международных организаций, связанными с введением ограничительных мер в отношении граждан Российской Федерации и российских юридических лиц. Указанный порядок позволяет российским собственникам гражданских воздушных судов внести сведения о своем воздушном судне в упрощенном порядке в условиях санкций, несмотря на обвинения мирового сообщества в наличии «двойной регистрации» судов в сложившихся геополитических условиях

Законодательство в области национализации и экспроприации транспортных средств и объектов инфраструктуры транспорта является одной из важнейших составляющих правовой системы государства. В современном мире, где транспортная отрасль играет ключевую роль в развитии экономики и обеспечении мобильности населения, необходимо постоянно совершенствовать законы, регулирующие процесс национализации и экспроприации.

Возможно сформулировать предложения по совершенствованию законодательства в области национализации и экспроприации транспортных средств и объектов инфраструктуры транспорта.

Во-первых, необходимо установить четкие критерии для определения случаев, когда государство имеет право национализировать или экспроприировать транспортные средства и объекты инфраструктуры. Эти критерии должны быть объективными и прозрачными, чтобы избежать произвола со стороны государства.

Кроме того, следует разработать механизмы компенсации для собственников национализируемых или экспроприруемых транспортных средств и объектов инфраструктуры. Компенсация должна быть справедливой и основываться на рыночной сто-

имости имущества, а также учитывать потерю дохода в результате таких действий государства.

Также необходимо установить ясные процедуры и сроки для проведения процесса национализации или экспроприации. Государству следует обязаться выполнять эти процедуры в рамках закона и с учетом интересов всех заинтересованных сторон. Важно также обеспечить прозрачность и открытость в процессе национализации или экспроприации

Совершенствование законодательства в области национализации и экспроприации транспортных средств и объектов инфраструктуры транспорта имеет значительное влияние на развитие транспортной отрасли. Новые законы и правила, направленные на улучшение процесса национализации и экспроприации, могут способствовать стимулированию инвестиций в эту сферу.

Во-первых, новое законодательство может создать более прозрачные и предсказуемые условия для инвесторов. Когда процедуры национализации и экспроприации ясно определены и регулируются законом, это помогает уменьшить риски для потенциальных инвесторов. Это может привести к увеличению объема инвестиций в транспортную отрасль, что, в свою очередь, способствует ее развитию [2, стр. 96].

Во-вторых, современное законодательство может обеспечить защиту прав собственности и компенсацию при экспроприации отечественной собственности. Если права собственности гарантированы законом и возмещение при экспроприации является справедливым и надлежащим, это может увеличить доверие инвесторов и стимулировать их к вложению средств в транспортную отрасль [3, стр. 301].

После внесения изменений в законодательство о национализации и экспроприации транспортных средств и объектов инфраструктуры транспорта, необходимо разработать механизмы и процедуры для их практической реализации.

В первую очередь, следует создать специальные комиссии или органы, ответственные за проведение процесса национализации или экспроприации. Эти комиссии должны быть независимыми и обладать достаточной компетенцией для принятия решений по данному вопросу.

Важно также установить четкие критерии и условия для осуществления национализации или экспроприации. Например, можно определить, что данная мера может быть применена только при нарушении правил использования транспортных средств или объектов инфраструктуры транспорта, а также при отсутствии возможности уладить спорные вопросы между владельцами и государством другими способами.

Для обеспечения прозрачности процесса необходимо предусмотреть обязательное оповещение всех заинтересованных сторон о намерении провести национализацию или экспроприацию. Это позволит владельцам транспортных средств и объектов инфраструктуры транспорта иметь возможность.

Литература

1. Богданов, Е. В. Проблемы принудительного изъятия государством объектов частной собственности посредством реквизиции, конфискации и национализации по гражданскому законодательству России // Lex Russica. — 2020. — Том 73. — № 2.
2. Демиева, А. Г. Эволюция правового регулирования инвестиционной деятельности и проблема скрытых форм национализации и экспроприации // Аграрное и земельное право. — 2016. — № 3.
3. Вайпан, В. А. Реализация принципа социальной справедливости в правовом регулировании предпринимательской деятельности : монография. — Москва : Юстицинформ, 2020.

Зубкова Т. П.,

студент Института Международного транспортного менеджмента
Государственного университета морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова

Автономные суда: актуальные вопросы и перспективы регулирования

Аннотация. В наше время вопросы, которые касаются автономных судов являются актуальной темой для обсуждения. Использование таких судов может привести к ряду преимуществ, таких как снижение затрат на эксплуатацию, повышение безопасности и снижения воздействия на окружающую среду. Однако их использование также может вызвать ряд проблем, связанных с правовым регулированием. В данной статье рассматриваются актуальные вопросы и перспективы правового регулирования автономных судов.

Ключевые слова: морские автономные суда; правовое регулирование; морское судоходство; безопасность; Международная морская организация.

Создание автономных судов связано с использованием новых цифровых технологий, которые в будущем повлияют на повышение эффективности транспортной системы. Автономное судоходство является предметом дискуссий на протяжении последнего десятилетия, и в настоящее время его реализация стала более реальной, чем когда-либо. Последние достижения, которые были достигнуты в области автономных технологий, сделали автоматизацию судов технически осуществимой, однако возможность технического использования судов с искусственным интеллектом должна удовлетворять конкретные эксплуатационные потребности судоходной отрасли.

Однако наряду с потенциальными выгодами и эффективностью автономные суда сталкиваются с рядом проблем, которые требуют регулирования. Одной из проблем будет являться безопасность судоходства, так как новые технологии будут обеспечивать более высокую точность и эффективность навигации, но при этом будут возникать опасения по поводу возможности предотвращения аварий. Таким образом возникает необходимость разработать и обеспечить соблюдение строгих стандартов и норм, чтобы свести к минимуму риски и обеспечить безопасность судов и экипажа.

Вопросы регулирования связаны с изменениями в законодательстве. Правовая база и стандарты должны быть обновлены для обеспечения эффективного управления, безопасности и ответственности за эксплуатацию автономных судов.

Международная морская организация (ИМО) в ходе проведенных исследований выделила четыре степени автономности судов:

- 1) когда моряки находятся на борту судна для управления судовыми системами и функциями, но при этом некоторые операции могут быть автоматизированы;
- 2) дистанционно-управляемое судно с экипажем на борту. Корабль управляется из другого места, но при этом в случае чрезвычайной ситуации экипаж судна должен быть готов принять на себя управление;
- 3) на судне отсутствует экипаж и судно управляется с берега;
- 4) судно полностью автономно. Операционная система корабля способна самостоятельно принимать решения и определять действия [URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx> (дата обращения: 25 октября 2023 г.)].

В период с 31 мая по 9 июня в Лондоне, штаб-квартире ИМО, прошла 107-я по счету сессия Комитета безопасности на море, в которой приняла участие Российская Федерация. Пресс-служба Минтранса России сообщила, что главным вопросом для обсуждения

стала разработка Международного кодекса для морских автономных надводных судов (МАНС), ранее на 106-й сессии ИМО планировала ввести в действие данный Кодекс в 2024 г., теперь внедрение будет происходить в 2025 г., но документ будет носить рекомендательный характер, а с 2028 г. станет обязательным [URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10740?ysclid=lojyve4cwe197731610> (дата обращения: 26 октября 2023 г.)].

Работа комитета заключалась в том, что продолжалась разработка каждого раздела будущего Кодекса, происходило обсуждение и уточнение терминологии, которая будет входить в Кодекс МАНС. При этом комитет отложил работу над Конвенцией по охране человеческой жизни (СОЛАС), чтобы сфокусироваться на придании Кодексу обязательного характера, такое решение может повлиять на ожидаемый срок вступления его в силу. Но важно отметить, что работу над СОЛАС нельзя приостанавливать надолго, так как «необходима разработка отдельных глав, касающихся безэкипажных судов».

Один из актуальных вопросов, связанный с автономными судами, — это безопасность захода судна в порт. Проведенные в 2022 г. исследования ИМО выявили проблему подхода судна к причалу, так как увеличивается вероятность столкновения с ним, данное исследование показало, что автономные суда могут оказать серьезное влияние на безопасность на море в целом [URL: <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2021/06/one-sea-whitepaper-autonomous-ships-and-safety-at-sea.pdf> (дата обращения: 30 октября 2023 г.)]. Чтобы исключить эту проблему, ИМО провела дополнительные исследования, при которых система МАНС была разделена на пять подсистем, одна из них — это портовые операции. Скорее всего, это будет означать, что суда в портовой акватории в автономном режиме смогут подходить к причалу без рисков, но после 2022 г. вопрос о безопасном заходе автономного судна в порт больше не поднимался. Таким образом, необходимо урегулировать этот вопрос как на правовом, так и на техническом уровне, чтобы снизить риски аварий в портах.

Стоит отметить, что отсутствует комплексный правовой акт, который устанавливает ответственность владельцев таких судов, за их мореходное состояние, безопасную перевозку грузов или пассажиров. В связи с этим существует необходимость создания правового акта, который будет подходить под действия автономных судов.

В заключение можно сказать, что создание автономных судов в настоящее время очень сильно развивается. Для реализации плавания автономных судов недостаточно одного технического прогресса в данной сфере, также важную роль играет правовое регулирование, которое на данный момент находится еще в разработке.

Илюхина Д. С.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Правовые проблемы охраны труда для российских членов экипажа под иностранными флагами в рамках пандемии COVID-19

Аннотация. В ходе пандемии COVID-19 демократические страны сталкиваются с балансированием между защитой гражданских прав и введением контроля распространения заболевания. Пандемия выявила неравенство в доступе к медицинской помощи, акцентируя важность права на жизнь и равный доступ к здравоохранению. Ограничения на свободу передвижения оказали влияние на образование, работу и социальные услуги, что вызвало обеспокоенность. Моряки, запертые на судах из-за закрытия границ, стали жертвами, и международные усилия были направлены на обеспечение их прав на медицинскую помощь и смену экипажей. Пандемия значительно повлияла на морскую промышленность, вызвав проблемы со сменой экипажа, цепями поставок и безопасностью моряков, а также спровоцировала экономический спад и изменения в законодательстве, подчеркивая долгосрочные вызовы для занятости и экономики.

Ключевые слова: пандемия; права человека; COVID-19; моряки; свобода передвижения; Декларация Нептуна.

В условиях пандемии COVID-19 демократические государства столкнулись с выбором между защитой прав и свобод граждан и введением тотального контроля и внутригосударственной изоляции. Государства, где уважаются права человека и верховенство права, оказались лучше подготовлены для эффективного реагирования на вызовы пандемии. В то же время, некоторые страны воспользовались пандемией в качестве предлога для ограничения прав и свобод граждан. Примером в данном случае служит Венгрия, где были введены спорные меры в условиях чрезвычайной ситуации, вызвавшие опасения в Европейском Союзе относительно нарушения прав человека. Международное право, основанное на Всеобщей декларации прав человека 1948 г. и поддерживаемое различными организациями, устанавливает ясные границы для использования государственной власти. Ограничения прав и свобод могут быть применены только в исключительных случаях, и тем не менее, данные ограничения должны быть необходимыми, пропорциональными и эффективными.

Пандемия COVID-19 выявила неравенство в доступе к медицинской помощи, подчеркнув важность защиты права граждан на жизнь и свободный доступ к медицинскому обслуживанию. Государства с сильными системами здравоохранения оказались лучше подготовлены к защите прав граждан, в то время как страны, в которых медицина спонсируется на недостаточном уровне, столкнулись с проблемами доступа к медицинской помощи.

Помимо этого, одной из серьезных проблем в условиях пандемии COVID-19 является дискриминация, которая проявляется в несправедливом обращении с людьми из-за их пола, этнической принадлежности, возраста или других личных характеристик. Международные нормы, такие как Конвенция о защите прав человека и основных свобод 1950 г., подчеркивают, что все должны иметь равные права и свободы. Однако отчеты международных организаций свидетельствуют о том, что при получении лечения в рамках COVID-19 нередко учитывается возраст, социальное положение или этническая принадлежность пациента, что является грубым нарушением фундаментальных прав

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

человека. Пандемия также усугубила дискриминацию в отношении определенных групп, а также ограничила доступ к медицинской помощи для малообеспеченных слоев населения.

Международные нормы подчеркивают право каждого человека покинуть свою страну и возвращаться в нее. Однако в случае пандемии многие страны ввели временные ограничения на эти права. Баланс между защитой общественного здоровья и правами человека требует обоснования и соблюдения законности, соразмерности и срочности. Система защиты прав человека должна быть отлажена, чтобы государства могли эффективно справиться с вызовами пандемии, сохраняя базовые ценности демократического общества.

В марте 2020 г., с началом пандемии COVID-19, тысячи моряков, у которых заканчивались контракты, оказались запертыми на своих судах. Рейсы были отменены, границы были закрыты, и, соответственно, члены экипажа не могли вернуться домой. В соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве каждый моряк имеет право на смену по истечении трудового контракта, но это стало почти невозможно осуществить из-за ограничений, привнесенных пандемией.

Международная морская федерация (МФТ) и морские профсоюзы начали борьбу за права моряков. Они призывали правительства признать моряков ключевыми работниками и позволить им вернуться домой, обеспечив безопасные условия смены экипажей.

Некоторые моряки оставались на судах более года, были лишены возможности выхода на берег или даже получения медицинской помощи. Фрахтователи, в свою очередь, включали в контракты положения о запрете смены экипажей, создавая трудности для моряков и нарушая фундаментальные права человека.

МФТ и морские профсоюзы разработали стандарты безопасности для смены экипажей и содействовали открытию портов для судов. Сингапур стал примером для подражания, обеспечив экипажам изоляцию и тестирование на COVID-19 перед сменой на судно.

Международное давление на правительства нарастало, и в конечном итоге было официально признано, что правительства не выполнили свои обязательства по заботе о моряках в соответствии с международным правом. Данное признание стало первым шагом к обеспечению их прав и безопасности.

Под давлением международного сообщества, морские компании и правозащитники приняли новые меры для улучшения условий моряков. Моряки начали получать разрешения выходить в порты для медицинской помощи, получили возможность вернуться на родину по истечении сроков действия трудового контракта, а также упрощение процедур для смен членов экипажей, что позволило им пересекать границы некоторых стран без бюрократических сложностей.

С 26 января 2021 г. более 300 лидеров морской индустрии и правозащитников подписали Декларацию Нептуна о благополучии моряков и смене экипажей (*The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change*). Среди подписавших были крупные корпорации, такие как *BP, Cargill, Rio Tinto* и *Shell*. Однако только 46 стран признали моряков ключевыми работниками, и лишь некоторые из этих стран действительно предоставили им реализацию соответствующих прав без создания дополнительных барьеров.

В свою очередь, Российская профсоюзная морская федерация (РПСМ) приняла активное участие в организации защиты трудовых прав моряков в связи с пандемией COVID-19. Помимо вышеупомянутой основной проблемы, связанной с ограничениями на смену членов экипажа, у российских моряков возникли проблемы с получением медицинской помощи и подтверждением профессиональных документов моряков.

РПСМ выступила с предложениями в российское правительство, направленными на разработку и внедрение ряда мер. Эти меры включают в себя установление порядка смены членов экипажей морских судов в российских портах и возможность пересечения моряками российскими гражданами границ Российской Федерации для посадки на судно или возврата домой. Также был предложен порядок организации чартерных рейсов для смены экипажей российских граждан на морских судах, находящихся за границей.

Для предотвращения ухудшения социально-экономического положения нетрудоустроенных граждан, предложено ввести полноценное пособие по безработице на уровне минимального размера оплаты труда (МРОТ) или, как альтернатива, обеспечить продуктами питания с освобождением от оплаты коммунальных услуг. Часть этих предложений была реализована.

Например, граждане, нуждающиеся в пособии по безработице, получили возможность подать заявление в электронной форме независимо от места жительства или нахождения в России. Регистрация граждан для поиска работы и получения пособия проводилась дистанционно с целью предотвращения распространения COVID-19. Для этого необходимо предоставить заявление и, в некоторых случаях, документы на детей. Остальные необходимые сведения центр занятости запрашивает самостоятельно из различных источников.

Таким образом, мы приходим к выводу, что пандемия COVID-19 оказала значительное влияние на различные секторы экономики, включая морскую промышленность и отрасли, связанные с морем.

Российские моряки, трудоустроенные за границей, столкнулись с серьезными нарушениями своих прав во время пандемии. Ограничения на перемещение и смену экипажей создали юридические и гуманитарные проблемы, оставляя многих из них без необходимой медицинской помощи и социальной поддержки. Помимо этого, как и другие работники важных отраслей, моряки сталкивались с рисками для здоровья и безопасности. Теснота на кораблях затрудняла поддержание социальной дистанции, а страх заразиться вирусом добавлял стресса к и без того сложной работе.

Эта ситуация подчеркивает важность защиты прав работников в морской отрасли и необходимость гарантировать им доступ к основным услугам вне зависимости от их местоположения.

В свою очередь, Российское правительство предприняло меры для поддержки своих моряков во время пандемии. Это включало в себя обеспечение медицинской помощи и возможность смены экипажей в соответствии с международными стандартами. Кроме того, были внесены изменения в нормативные акты, регулирующие условия работы моряков, с целью обеспечения их безопасности и социального благополучия в условиях пандемии. Российская профсоюзная морская федерация активно выступала за защиту трудовых прав российских моряков, предлагая конструктивные решения проблем, связанных с ограничениями на смену членов экипажей и доступом к медицинской помощи.

Данные шаги позволили улучшить условия работы и обеспечить социальную поддержку российским морякам, работающим за границей, в период пандемии COVID-19.

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

Секторальное деление Арктики. Россия и Канада

Аннотация. Определение международно-правового статуса и режима арктического континентального шельфа является острой современной проблемой. Специального международного договора, определяющего правовой статус Арктики, в настоящее время не существует. Современное правовое регулирование режима Арктики осуществляется на международно-правовом и национально-правовом уровнях. В некоторых случаях имеются коллизии между международными двусторонними и многосторонними договорами по вопросам, касающимся делимитации сопредельных морских пространств.

Ключевые слова: Арктика; Северный Ледовитый океан; Канада; Россия; США; двусторонние международные договоры; Конвенция ООН по морскому праву; полярные сектора.

Проблема межгосударственного размежевания арктических пространств, возникшая еще в 1920—1930-х гг., до сих пор остается предметом споров и столкновений интересов не только арктических государств (Дании, Канады, Норвегии, России, США), но и целого ряда других стран. Расширение в условиях научно-технического прогресса технологических возможностей добычи природных ресурсов, истощение месторождений углеводородного сырья на Евразийском континенте, открытие гигантских месторождений в шельфовой зоне Арктики, беспрецедентные темпы таяния арктических льдов привели к значительному изменению представлений о значимости арктического региона для будущего нефтяной и газовой промышленности заинтересованных государств.

Острой современной проблемой является определение международно-правового статуса и режима арктического континентального шельфа. В условиях отсутствия общепризнанного международно-правового режима арктических морских пространств значительное число стран, опираясь на различные правовые концепции, требуют пересмотра сложившегося в Арктике *status quo*. С принятием Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. эта тенденция получила новый импульс. В настоящее время в доктрине международного права и правительственных кругах арктических государств доминируют три концепции — концепция полярных секторов, концепция интернационализации и концепция, сложившаяся на основе общего правового режима морских пространств в рамках Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (так называемая конвенциональная теория). Исторически первой концепцией, используемой прибрежными государствами для обоснования своих территориальных притязаний в арктическом регионе, считается теория «полярных секторов» («принцип секторов»). Суть данной теории, состоит в том, что для территориального размежевания Арктики прибрежными странами используется так называемый «полярный сектор», представляющий собой треугольник, основанием которого является прилегающее к Северному Ледовитому океану побережье государства, боковыми его сторонами служат меридианы, идущие от крайних точек побережья государства, а вершиной — Северный полюс. В соответствии с концепцией «полярных секторов» каждое из пяти приарктических государств имеет суверенные права на разведку и разработку природных ресурсов приле-

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

гающего к нему континентального шельфа на всем его протяжении, в том числе и за пределами 200 морских миль.

Первой страной, юридически заявившей о своих правах на «полярный сектор» на законодательном уровне, положившей начало применению секторального принципа, стала Канада. Секторальный принцип официально был выдвинут правительством Канады в 1904 г., когда на опубликованных департаментом внутренних дел картах приполярные районы между географическими меридианами 60° в.д. и 141° з.д. стали обозначаться как «владения» этого государства, причем указанные границы простирались до самого Северного полюса. В 1925 г. правительство Канады приняло Закон о северных территориях, закрепивший канадский арктический сектор. Официально границы российского «полярного сектора» в Арктике были определены Постановлением Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза СССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». В соответствии с постановлением земли и острова, расположенные к северу от побережья СССР до Северного полюса, были объявлены территорией СССР. Со стороны трех других приарктических государств — США, Дании и Норвегии никаких официальных заявлений об установлении ими полярных секторов, прилегающих к их территории, не последовало. В порядке соответствующего господствующего обычая «молчаливых соглашений», установились пределы секторов США, Канады, Дании, Норвегии, которые были обозначены на карте Арктики в итальянском атласе «Туринг-Клуб», изданной в 1936 г.

С начала 20-х годов прошлого столетия предметом научных дискуссий стала концепция «интернационализации арктического региона», выдвинутая в противовес теории «полярных секторов» США и рядом западных стран, рассматривавших Арктику как сферу своих важнейших стратегических интересов. Первоначально в качестве правовой модели была предложена теория «международного владения»-«множественного кондоминиума», в соответствии с которой приполярные области в целях использования их естественных богатств должны находиться в международном управлении всех держав или международных организаций. Исходя из теории «множественного кондоминиума», известный французский юрист П. Фошиль предложил режим с разделением полярных областей на несколько секторов (европейский, американский, азиатский) и соответствующим коллективным (по материкам) их использованием [URL: <http://www.rnorvesti.ru/tems/detail.php?ID=58758/> (дата обращения: 26 сентября 2023 г.)].

С принятием Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в международно-правовой доктрине появилась конвенциональная теория. Суть ее состоит в том, что за правовую основу международного статуса и режима арктического континентального шельфа принимается Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., которая согласно п. 8 ст. 76 предусматривает, что для расширения юридических границ континентального шельфа, в геологическом смысле простирающегося за пределы 200 морских миль, прибрежному государству надлежит обратиться с заявкой в Комиссию по границам континентального шельфа. Сторонники этой концепции, признав морские пространства Арктики сферой действия Конвенции 1982 г., приняв ее в качестве правовой основы международного статуса и режима полярных районов, допускают установление за пределами национальной юрисдикции режима открытого моря.

Анализ современных публикаций авторов (профессор С. А. Гуреев [1, стр. 55—56], профессор Г. М. Мелков [2], члена научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ И. С. Жудро [3]), посвященных концептуальным основам размежевания арктических полярных территорий, позволяет сделать вывод, о рассмотрении теории «полярных секторов» как аксиомы, опираясь в своих мнениях на два основных аргумента. В качестве одного из них используется ссылка на национальное законодательство Канады (Закон о северных территориях 1925 г.) и России (Постановление

Президиума ЦИК СССР 1926 г.), юридически закрепившее свои притязания на территорию в границах, установленных ими прилежащих полярных секторов — Арктической зоны Российской Федерации и Канадской Арктики. Вторым аргументом является исторически сложившейся между арктическими государствами обычай использования меридианного метода, связанного с анализом договорной практики двусторонних соглашений об установлении границ в Арктике, в том числе российско-английской Конвенции 1825 г. и российско-американской Конвенции 1867 г., Соглашение между СССР и США о линии разграничения морских пространств 1990 г.

По мнению М. А. Гицу, в арктическом регионе действительно сложился международно-правовой обычай, но имеющий иное содержание. На протяжении многовекового исторического периода освоения Арктики приарктическими государствами сложился международно-правовой обычай признания исторического титула (*historic title*), как правооснования преимущественных прав полярных государств в Арктике. Так как, начало становления реально сложившегося международно-правового обычая соотносится не с конвенциями 1825 и 1867 гг., а со значительно более ранним периодом. Россия официально заявляла свои права на северные земли и моря еще в XVI в., причем освоение Севера славянами началось с VI в. н.э. Московское правительство в XVI—XVII вв. в рамках своего внешнеполитического курса устанавливало режим мореплавания по Карскому морю для всех направлявшихся туда торговых судов. Царские указы 1616—1620 гг., Сенатский указ 1821 г. предусматривали ряд исключительных прав России в некоторых районах Арктики и предоставляли «право торговли, китовой и рыбной ловли... единственно российским подданным». Канадой издавна осуществлялось освоение Канадского Арктического архипелага. С XV в. начинают расширять свои владения за счет северных территорий Дания и Норвегия [4]. Учитывая многовековую практику освоения полярных районов арктическими странами, принимая во внимание их значительные капиталовложения в оборудование навигационных путей в арктических водах (Северный морской путь Российской Федерации и Северо-Западный проход Канады), принимая в расчет особую значимость региона для экономики полярных стран, для жизнедеятельности коренных народов, для защиты хрупкого биологического равновесия региона, можно утверждать, что сложился международно-правовой обычай признания исторического титула как правооснования преимущественных прав полярных государств в арктическом регионе, реальность и значимость которых доказаны их длительным осуществлением. Данный обычай признается всеми государствами, имеющими арктический статус, а также другими членами международного сообщества. Признание особых прав полярных государств (целевая юрисдикция) является бесспорной доминантой универсального международного договора — Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Итак, в Арктике сложился международно-правовой обычай, выражающийся в наличии преимущественных исторических прав, принадлежащих арктическим государствам, и прежде всего России, как государству с наиболее протяженным побережьем и богатой плеядой мореплавателей-первооткрывателей, в силу которого именно странам, имеющим арктический статус, принадлежит право по определению режима арктического региона, отвечающего собственным национальным интересам.

Таким образом, опираясь на международный обычай, при частичном использовании конвенциональной теории, необходимо обосновать особый правовой режим арктических вод и континентального шельфа за пределами национальной юрисдикции.

Литература

1. Гуреев, П. А. Арктика как «*globalcommons*»? // Пути к миру и безопасности. — 2020. — № 1(50). — С. 55—56.

2. Мелков, Г. М. К вопросу о статусе Печорского и Охотского морей // Московский журнал международного права. — 2019. — № 4. — С. 44—48.
3. Жудро, И. С. Международно-правовой режим дна Северного Ледовитого океана. Проблемы разграничения // Вестник СПбУ. Серия 14. — 2014. — № 4. — С. 8—16.
4. Гицу, М. А. Международно-правовой режим Арктики (концептуальное противостояние) / М. А. Гицу, В. Д. Гицу // Государство и право. — 2018. — № 6. — С. 45—58.

Клепиковская О. С.,
студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ) *

Особенности защиты прав предпринимателей в Конституционном Суде Российской Федерации

Аннотация. Автор в статье рассматривает вопросы, связанные с особенностями защиты законных прав субъектов гражданского права в лице предпринимателей в Конституционном Суде РФ. С одной стороны, защита выступает как одно из субъективных прав, гарантируемых законодательством РФ любому лицу, а с другой — осуществление данного права носит подчиненный характер.

Ключевые слова: Конституционный Суд Российской Федерации; экономическая деятельность; Конституция РФ.

Совершенство обеспечения прав и интересов коммерсантов в реалиях российской правовой системы выражается в формировании режима предпринимательства, который определяется нормативно-правовыми актами во главе с Конституцией РФ, Гражданским и иными кодексами. Ввиду того что национальная экономика становится одной из наиглавнейших составляющих удачного становления государства, проявляется необходимость в создании условий «ненарушения» для бизнеса [1, стр. 95—98]. В настоящее время коммерсанты работают бок о бок с государством в лице его органов: данное взаимодействие возникает на этапе государственной регистрации индивидуального предпринимателя или юридического лица для легализации своей деятельности. Законодатель выступает неким гарантом для предпринимательского класса по охране и защите их прав и свобод. В случае, если право не защищено, оно преобразуется в так называемое декларированное право и может быть рассчитано только на добровольческое уважение.

В зависимости от того, какой орган (юрисдикционный или неюрисдикционный) реализует на практике защиту интересов предпринимателей как субъектов гражданского права. Кроме того, законодатель счел нужным допустить такой способ защиты прав как самозащита: предприниматель вправе к ней прибегнуть при условии соразмерности нарушению в рамках закона. Правовую помощь бизнесменам в процессе осуществления их деятельности по защите своих прав и интересов как участников предпринимательских отношений имеют шансы оказывать всевозможные субъекты. Бизнесмены могут рассчитывать на все гарантии, которые государство предусматривает для них в своих основных законах [2].

Конституционный Суд РФ значительно расширяет возможности судебной защиты прав и интересов предпринимателей.

Это объясняется, прежде всего, тем, что, во-первых, законодатель включает в понятие «конституционные права и свободы граждан» (ч. 4 ст. 125 Конституции РФ) конституционные принципы и конституционные законные интересы и допускает защиту не только физических, но и юридических лиц. Обращение в Конституционный Суд допустимо, если закон, затрагивающий конституционные права и интересы граждан, применен или подлежит применению в конкретном деле, рассмотрение которого завершено или начато в суде или ином органе, применяющем закон. Различными актами текущего законодательства может быть нарушено или ограничено провозглашенное в ст. 34 Конституции РФ право для каждого на свободное использование своих способно-

* Научный руководитель: кандидат юридических наук **Т. С. Эфендиев.**

стей и имущества для предпринимательской и иной экономической деятельности, не запрещенной законом. Возможно также ущемление охраняемого законом конституционного права частной собственности предпринимателей. Если при рассмотрении конкретного спора выясняется, что закон, предусматривающий ограничение прав предпринимателя по сравнению с конституционными положениями, не соответствует, по мнению предпринимателя, Конституции, предприниматель вправе обратиться в Конституционный Суд с жалобой на нарушение его прав и свобод, поскольку арбитражный суд или суд общей юрисдикции, применяя этот конкретный закон, не обеспечивают защиту прав и интересов предпринимателя, гарантированных Конституцией. Обращение в Конституционный Суд должно быть мотивированным, в нем должны содержаться указания на то, в чем, по мнению заявителя, состоит несоответствие Конституции конкретных законов в целом или их отдельных частей, и каким именно конституционным положениям они не соответствуют [3]. Заявитель должен изложить и обосновать свою позицию по вопросу о соотношении положений Конституции и конкретных законов, которые заявитель считает неконституционными. Только такая мотивированная жалоба предпринимателя на нарушение его прав и свобод может быть принята Конституционным Судом к своему рассмотрению.

Во-вторых, расширяется понимание критериев конституционности правовых актов. В частности, признается неконституционным правовой акт, если его положения противоречат принципам и нормам международного права. Часто перед Конституционным Судом ставится вопрос о конституционности тех или иных положений Налогового кодекса РФ, что представляет особый интерес для предпринимателей. В частности, указывается, что «взимание с налогоплательщика, осуществляющего указанный вид услуги, налога на добавленную стоимость, а также суммы пени и штрафа за предыдущие периоды в данных правоотношениях возможно только с учетом действия налогового периода по налогу на добавленную стоимость и порядка изменения налогового регулирования, ухудшающего положение налогоплательщиков. Иное не только является недопустимым отступлением от принципа правовой определенности, но и не отвечает требованиям справедливости и соразмерности, препятствует налогоплательщику в реализации права на свободное осуществление предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности (статья 34, часть 1, Конституции Российской Федерации) и нарушает его право собственности, гарантированное статьей 35 (часть 1) Конституции Российской Федерации» [Постановление Конституционного Суда РФ от 28 ноября 2017 г. № 34-П «По делу о проверке конституционности пункта 8 статьи 75, подпункта 3 пункта 1 статьи 111 и подпункта 23 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса Российской Федерации в связи с жалобой акционерного общества «Флот Новороссийского морского торгового порта»»]. На основании представления Конституционного Суда по правовой защите предпринимателей на основе решений 2018-2020 годов в соответствии с абз. 1 п. 4.2 регламентируется необходимость в поддержании баланса между конституционными ценностями в процессе предпринимательской и иной экономической деятельности.

Кроме того, одним из средств защиты прав и свобод предпринимателей является конституционный контроль. Конституционный контроль — это специфический вид охраны и защиты конституции, который заключается в проверке на соответствие основному закону других нормативных правовых актов, решений и действий субъектов права. В зависимости от того, вступил ли проверяемый на соответствие конституции нормативный правовой акт в законную силу, выделяют предварительный (превентивный) и последующий конституционный контроль. Главная задача и основное преимущество предварительного конституционного контроля — предупреждение нарушений Конституции РФ и отмены других актов, с целью минимизации возникновения потенциальных конфликтов между правовыми нормами и в обеспечении стабильности

национальной правовой системы нашей страны. Предварительный контроль может обеспечить устранение различных конституционных нарушений в превентивном порядке, предотвращая возможное негативное влияние нормативного акта на систему общественных отношений и препятствуя избыточному регулированию, в том числе, предпринимательской деятельности. Кроме того, данный вид контроля способствует обеспечению стабильности действующего правового регулирования, нивелирую необходимость последующей проверки конституционности той или иной действующей нормы. И, наконец, предварительный конституционный контроль призван не допустить возможность принятия недоработанных и противоречивых актов, которые в последующем потребуют внесения в них поправок или будут ущемлять интересы предпринимателей и иных лиц, участвующих в гражданском обороте.

Важное значение для системы правовых норм по защите интересов субъектов права, в том числе, предпринимателей, особую играет роль степень эффективности правового регулирования и непротиворечивость правовых норм. И в этом смысле, ключевое значение отводится предварительному конституционному контролю, под которым понимается особый вид правоохранительной деятельности, основная задача которого состоит в проверке соответствия различных законодательных актов тексту действующей Конституции. По словам Председателя Конституционного суда РФ В. Д. Зорькина, с позиции широкой трактовки термина «политика» конституционная юстиция обладает гигантским политическим потенциалом. Юридическая сила итоговых решений конституционных судов превозмогает любой закон, кроме самой Конституции.

На практике возможны различные ситуации, когда суд, обладая достаточными основаниями, может обратиться с запросом о конституционности закона. К примеру, при проверке правоприменительного решения суд обнаруживает, что применена подзаконная норма, противоречащая Конституции, в условиях, когда отсутствует закон. В этом случае суд должен принять решение в соответствии с Конституцией — законом прямого действия, имеющим высшую юридическую силу. Если в ходе рассмотрения дела суд устанавливает, что при изучении акта государственного или иного органа применен неконституционный закон или же сам суд вынужден применять закон, в отношении которого возникают сомнения в его конституционности, суд должен обратиться в Конституционный Суд, который и проверяет конституционность закона в рамках своей компетенции. С запросом может обратиться любой суд, на любой стадии судопроизводства, в том числе и при рассмотрении дела кассационной и надзорной инстанциями. Конституционные жалобы на нарушение конституционных прав и свобод граждан могут быть поданы в Конституционный Суд как физическими, так и юридическими лицами. При определении субъектов обращения в Конституционный Суд необходимо учитывать специфику коллективных прав граждан [www.ksrf.ru/ru/Info/Conferences...Conference2016.aspx (дата обращения: 11 февраля 2024 г.)].

Таким образом, опираясь на принцип естественности и неотчуждаемости прав и свобод, а также на соответствующие нормативные акты, предприниматели могут оспаривать неконституционные акты федеральных органов государственной власти, органов субъектов РФ, органов местного самоуправления и вправе обращаться с жалобой в Конституционный Суд РФ на нарушение конституционных прав и свобод.

Констатируя все вышесказанное, необходимо отметить, что обращение предпринимателей в конституционный суд является довольно практичным инструментом в целях защиты собственных прав в российской правоприменительной практике. Целесообразность данного способа выражается в возможности получить справедливое и юридически аргументированное решение по спорному вопросу, несмотря на позиции нижестоящих судов.

Литература

1. Васильева, О. Н. Особенности защиты прав потребителей финансового рынка // в книге: Актуальные проблемы осуществления финансовой деятельности в Российской Федерации / О. Н. Васильева [и др.]. — Москва, 2022.
2. Гусева, А. Л. Конституционно-правовой механизм защиты права на свободу предпринимательской деятельности в Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2013.
3. Бархатова, Е. Ю. Комментарий к Конституции Российской Федерации. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Проспект, 2015.

Курбанов М. М.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Проблемы ответственности морского перевозчика за несохранность груза

Аннотация. В данной статье рассматриваются проблемы регулирования ответственности морского перевозчика при нарушениях сроков, утраты недостачи или повреждения груза, а также пределы данной ответственности, в случае навигационной ошибки. Анализируются национальное и международное право, регулирующие отношения в области торгового мореплавания. Исследуются вопросы, посвященные законодательному регулированию ответственности перевозчика при морской перевозке груза. Подробно рассматривается договор международной морской перевозки груза: его сущность и элементы. На основе данной работы автор пришел к выводам о путях совершенствования вопросов ответственности морского перевозчика в действующих нормах международного и национального законодательства, с целью улучшения международной морской торговли между участниками перевозок.

Ключевые слова: договор морской перевозки; ответственность перевозчика; утрата груза; недостача груза; повреждение груза; навигационная ошибка; освобождение от ответственности.

В настоящее время особую роль в международной торговле играет морской транспорт по доставке грузов, участниками которого являются предприниматели, коммерческие организации, обеспечивающее практическую реализацию внешнеторговых связей.

Тесные взаимоотношения субъектов этих правоотношений, их права и обязанности, вопросы ответственности и ее ограничения, порождают целый комплекс правовых норм. Именно договор морской перевозки грузов играет немало важную роль, в решении спорных вопросов и обсуждений между участниками перевозок. Согласно договору перевозки (ст. 785 ГК РФ) «перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату». В случаях неисполнения или ненадлежащего исполнения своих обязательств стороны будут нести ответственность, которая устанавливается как гражданским, так и транспортными уставами, кодексами и разумеется соглашением сторон.

Согласно ст. 793 ГК РФ «Соглашения, заключаемые с целью ограничить или освободить грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя от ответственности признаются недействительными гражданским законодательством», однако законодатель допускает исключение, предусматривая такое ограничение или освобождение транспортными уставами и кодексами. В п. 2 ст. 175 КТМ РФ сказано, что «перевозчик вправе заключать соглашение об освобождении его от ответственности или уменьшении пределов его ответственности, в случаях предусмотренных указанной статьей».

Рассмотрим подробнее виды и вопросы ответственности морского перевозчика в случаях нарушения сроков, утраты, недостачи (повреждения) груза, навигационной ошибки. Согласно п. 2 ст. 166 КТМ РФ «Перевозчик признается просрочившим доставку груза, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза, в срок, который определен соглашением сторон, при отсутствии такого

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

соглашения — в разумный срок, который требуется от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств». Отсюда мы видим, что законодатель не дает конкретных временных ограничений просрочки груза, факт просрочки устанавливается в тот момент, когда груз не выдан грузополучателю в порту выгрузки, согласно договора морской перевозки груза. В договоре морской перевозки срок определяется соглашением сторон, он начинает течь с момента принятия груза для перевозки перевозчиком, и заканчивается моментом выдачи груза. Перевозчик освобождается от ответственности согласно п. 1 ст. 166 КТМ РФ «Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие: непреодолимой силы; опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах; любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море; пожара, возникшего не по вине перевозчика; действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантин и других); военных действий и народных волнений; действия или бездействия отправителя или получателя; скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли; незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза; недостаточности или неясности марок; забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично; иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов». А также в случае навигационной ошибки согласно ст. 167 «перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка)». Нормы, касающиеся навигационной ошибки перевозчика и освобождения его от ответственности, берут начало еще с Гаагских правил, где они носили императивный характер (ответственность перевозчика включает порядка 17 оснований и основывается на принципе презюмируемой вины), также прочнее закрепляются благодаря Роттердамским правилам (Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, г. Нью-Йорк 11 декабря 2008 г., не вступившая в силу), и далее нашли свое отражение в российском законодательстве. Однако нормы, касающиеся навигационной ошибки, не содержатся, например, в Гамбургских правилах. Данная Конвенция не ратифицирована в России, однако в ряде морских держав она является принятой. Помимо этого, основанием освобождения от ответственности при утрате или повреждении принятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика» (ст. 168 КТМ РФ). Мы видим, что транспортное законодательство в сфере морских перевозок освобождает от ответственности перевозчика во всех практически случаях, где доказывается отсутствие его вины и обстоятельства непреодолимой силы, которые никак не могли быть устранены перевозчиком и не зависели от него. Во всех остальных ситуациях перевозчик будет нести ответственность. Получается, что в ГК РФ мы видим нормы, касающиеся ответственности перевозчика, тогда как в КТМ РФ есть нормы, касающиеся как ответственности, а также и ограничивающие их. Тем самым эти специальные нормы, освобождающие от ответственности перевозчика, являются противоречащими гражданскому законодательству.

Далее рассмотрим пределы ответственности морского перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, принятого им для перевозки. В ст. 796 ГК РФ по-

дробно указаны основания ответственности перевозчика, «Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

1. Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком: в случае утраты или недостачи груза или багажа — в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа; в случае повреждения (порчи) груза или багажа — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа — в размере его стоимости; в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, — в размере объявленной стоимости груза или багажа. Стоимость груза или багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

2. Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза или багажа, возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза или багажа, если эта плата не входит в стоимость груза.

3. Документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа».

На морском транспорте вопрос ответственности и компенсаций перевозчиком за утрату, недостачу или повреждения (порчи) груза согласно ст. 170 КТМ РФ регулируется следующим образом, «если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки, либо две расчетные единицы за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Ответственность перевозчика за просрочку доставки принятого для перевозки груза не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате согласно договору морской перевозки груза. В случае, если для перевозки груза используется контейнер, поддон или другое приспособление, количество мест или единиц отгрузки, перечисленных в коносаменте в качестве перевозимых в таком приспособлении, считается для целей настоящей статьи количеством мест или единиц отгрузки. За исключением указанного случая, такое приспособление считается местом или единицей груза. Стороны договора морской перевозки груза могут своим соглашением установить пределы ответственности, превышающие те, которые предусмотрены настоящей статьей». Мы видим что, нормы ГК РФ и КТМ РФ в вопросах ответственности и компенсаций перевозчиком за утрату, недостачу или повреждения (порчи) груза являются практически идентичными. Однако нормы КТМ РФ расширяют отношение к указанному вопросу, которое находит отражение в ст. 170, регулирующей ограничения ответственности перевозчика. Автору видится необходимость урегулирования вопроса о единице измерения данной просрочки, в сторону ухода от стоимости фрахта и расширения предела ответственности за полную несохранность груза.

В ст. 173 КТМ РФ подчеркивается статус фактического перевозчика, «в случае, если осуществление перевозки груза или ее части поручено фактическому перевозчику, ес-

ли даже это допустимо условиями договора морской перевозки груза, перевозчик тем не менее несет ответственность за всю перевозку груза в соответствии с правилами, установленными настоящим параграфом. В отношении перевозки груза, осуществленной фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников и агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). Фактическим перевозчиком является любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или ее части, и любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки груза». Фактический перевозчик будет нести ответственность лишь в случае наступления ущерба во время нахождения у него груза. Ответственность данного лица носит ограниченный характер, что в свою очередь является довольно приемлемым для фактических перевозчиков, заключивших подобные договоры. Это в свою очередь отражает основные подходы гражданского законодательства, когда исполнитель может привлекать третьих лиц, и за их действия нести ответственность. Разумеется, допускается заключение соглашения об освобождении или ограничении ответственности, однако необходимо строго удовлетворять требованиям закона, в первую очередь, в силу обоснованности такого договора, и второе — не выдается товарораспорядительный документ. Автор согласен с таким подходом, когда при наличии существенных оснований, есть возможность сократить сферу ответственности при соглашении сторон, однако ни в коем роде нельзя допускать злоупотребления правом для сокрытия обычной коммерческой перевозки груза в процессе торговых сделок.

Анализируя нормы международного и национального законодательства, можно сделать вывод о том, что только морского перевозчика будет освобождать от ответственности навигационная ошибка, и вследствие этого грузовладельцы будут прибегать к иному виду транспорта. И вследствие чего судовладельцы будут терять своих заказчиков, по той причине что, клиенты будут расценивать капитана и экипаж такого судна, как неквалифицированный. Крупные предприниматели не смогут вести постоянную коммерческую деятельность с перевозчиком, из-за которого понесут убытки, по причине долгих разбирательств по вопросу ущерба своего груза, задержек, страховых случаев. Таким образом, мы видим освобождение от ответственности морского перевозчика в силу навигационной ошибки делает сложной возможность достижения, как национального, так и международного способа разрешения конфликтов при принятии решений между участниками перевозок. Судовладельцы и перевозчики не имеют коммерческой необходимости в отказе от этого права, тогда как грузополучатели не находятся в выигрышном положении, с учетом предположительной вины перевозчика. Автору видится необходимым избрания пути приведении к единообразию правил морской перевозки, утверждению единого международного договора на основе переработки общепринятых принципов и норм, увеличении лимита обязательной ответственности перевозчика, с целью дальнейшего отражение в национальном законодательстве, и улучшения международной морской торговли между участниками перевозок.

Липатова О. С.,
студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Реализация недвижимого жилого имущества должника — физического лица при банкротстве в Российской Федерации

Аннотация. В юридической сфере выявляются некоторые трудности при изъятии у физических лиц недвижимого имущества при реализации банкротства в связи с тем, что в некоторых ситуациях необходимость удовлетворения кредиторских требований посягает на конституционное право на жилище. Реализация имущества гражданина — это процедура, которая инициируется арбитражным судом в ходе дела о банкротстве физического лица. Она имеет реабилитационный характер: основная цель — удовлетворить требования кредиторов за счет выручки средств с продажи собственности должника. Практика показывает, что чаще всего за банкротством обращаются граждане, имеющие в собственности только единственное жилье.

Ключевые слова: недвижимость; процедура банкротства; должник; кредитор; злоупотребление правом; роскошное жилье; реализация имущества; исполнительский иммунитет.

Довольно часто между кредиторами и должником возникают споры из-за вопроса исключения из конкурсной массы того или иного жилого помещения, принадлежащего должнику. Зачастую законодательство прямо не определяет, как разрешать такие споры, предлагая решать их с помощью судебной системы.

При анализе судебной практики можно выделить генеральный принцип, который должны соблюдать суды при рассмотрении дел о банкротстве граждан: «суды должны учитывать необходимость обеспечения справедливого баланса между имущественными интересами кредиторов и личными правами должника (в том числе его правами на достойную жизнь и достоинство личности)».

На основе вышеуказанного принципа нижестоящие суды проработали некоторые подходы для разрешения возникающих споров на эту тему. Предлагаю рассмотреть данные подходы на примере отдельных типовых ситуаций.

Возьмем, к примеру, ситуацию, если в собственности должника имеется одно жилое помещение, а в собственности члена его семьи — другое.

При прочтении абз. 2 ч. 1 ст. 446 ГПК РФ мы увидим, что в нем не говорится о том, что иное пригодное для постоянного проживания жилое помещение обязательно должно быть в собственности должника.

В силу ч. 2 ст. 31 ЖК РФ члены семьи собственника жилого помещения имеют равное с собственником право пользования данным жилым помещением.

Большинство должников неправильно рассматривают вышеуказанные нормы, в результате чего лишаются собственности на недвижимое жилое помещение.

Рассмотрим следующую распространенную ситуацию.

Один из супругов прошел процедуру банкротства, в его собственности имеется только одно недвижимое имущество, а в собственности другого супруга имеется другое, которое приобретено до брака, либо которое досталось по наследству или в порядке дарения.

Супруг полагает, что принадлежащая ему недвижимость в безопасности и на нее распространяется исполнительский иммунитет, ведь вторая недвижимость находится в личной собственности супруги, а не в совместной собственности их обоих.

Но это не так. Должник является членом семьи супруги, являющейся собственником второй недвижимости. Следовательно, в силу ч. 2 ст. 31 ЖК РФ он имеет равное с супругой право пользования данной квартирой.

Соответственно, суд признает второе недвижимое имущество жильем должника, а уже принадлежащий должнику объект недвижимости будет выставлен на продажу.

Если даже в вышеописанной ситуации жилое помещение супруги будет обременено залогом, то его все равно могут признать жильем должника, поскольку обращение взыскания на это помещение по требованию залогодержателя носит вероятностный характер.

Иным путем решается вопрос, если супруги в разводе. Наличие в долевой собственности у должника жилого помещения, в котором проживает бывший супруг (бывшая супруга), влечет невозможность вселения в нее членов нынешней семьи должника как не являющихся членами семьи его бывшей супруги, следовательно, не может быть расценено как подтверждение наличия у должника иного пригодного для проживания жилья.

Рассмотрим следующую ситуацию, при которой в собственности должника имеется несколько объектов жилой недвижимости.

При наличии у должника нескольких жилых помещений, принадлежащих ему на праве собственности, помещение, в отношении которого предоставляется исполнительский иммунитет, определяется судом, рассматривающим дело о банкротстве, исходя из необходимости как удовлетворения требований кредиторов, так и защиты конституционного права на жилище самого гражданина-должника и членов его семьи.

При определении того, какой объект жилой недвижимости следует наделить статусом единственного жилья, суды, руководствуясь следующим: для определения единственного жилья место регистрации должника значение не имеет, для судов большее значение имеет, где фактически проживал и проживает должник.

При этом регистрация по месту жительства создает лишь презумпцию того, что должник фактически проживает по указанному адресу. Однако эта презумпция может быть опровергнута.

Единственное жилье должно быть пригодным для постоянного проживания не только должника, но и членов его семьи.

Суды учитывают, что члены семьи собственника жилого помещения имеют равное с собственником право пользования данным жилым помещением (ч. 2 ст. 31 ЖК РФ).

В целях определения пригодности жилья для постоянного проживания суды учитывают его санитарно-гигиеническое состояние.

Некоторые суды проверяют, соблюдается ли установленная органом местного самоуправления «учетная норма площади жилого помещения» в расчете на каждого жильца, фактически проживающего в жилом помещении (ч. 4 ст. 50 ЖК РФ).

Если накануне банкротства должник специально формально регистрирует в объекте недвижимости в качестве членов семьи своих родственников, то суды расценивают это как злоупотребление правом и не учитывают данных лиц при определении минимально необходимой площади единственного жилья. В данном случае суды проверяют, утратили ли новые члены семьи должника возможность пользования жилыми помещениями, из которых они прибыли в спорный объект недвижимости и с какими обстоятельствами была связана их перерегистрация.

Так же необходимо установить фактическую нуждаемость должника и членов его семьи в жилье.

Более того, если у члена семьи иное жилое помещение находится в собственности и позволяет площадь, то суд может применить правило ч. 2 ст. 31 ЖК РФ и признать за должником право пользования данным жилым помещением. В этом случае должник лишается всех жилых помещений, находящихся в его собственности.

Если жилые помещения расположены в разных населенных пунктах, имеет значение, где находится «центр жизненных интересов» должника и членов его семьи.

При выборе из нескольких объектов недвижимости суды учитывают заключения органов опеки о помещении, которое имеет лучшие условия для социально-психологического развития детей.

В случае оспаривания сделки по отчуждению жилого помещения, оно может быть лишено исполнительского иммунитета.

Часто должник перед процедурой банкротства отчуждает одно (или несколько) из принадлежащих ему объектов жилой недвижимости своим родственникам, оставляя себе менее ценное, в котором он и регистрируется, полагая, что оно будет защищено исполнительским иммунитетом.

Такие сделки легко оспариваются, после чего дорогостоящее помещение возвращается в конкурсную массу. Далее должник регистрируется обратно в это дорогостоящее помещение и подает заявление об исключении его из конкурсной массы, ссылаясь на то, что для него это помещение является единственным жильем.

Также рассмотрим ситуацию, когда у должника имеется одно жилое помещение, другого жилья нет.

В некоторых случаях даже при наличии в собственности должника одного объекта жилой недвижимости исполнительский иммунитет на него не может быть установлен. Это могут быть следующие случаи.

1. Раздел жилого дома в натуре.

Техническая возможность произвести раздел жилья на два изолированных жилых помещения встречается достаточно редко.

Однако если такая возможность все-таки имеется, то с санкции суда можно разделить жилой дом с земельным участком в натуре и реализовать его выделенную часть.

2. В случае злоупотребления правом суд может лишить должника исполнительского иммунитета в отношении его единственного жилья.

Очень часто должники совершают действия, направленные на создание формальной видимости наличия у них только одного жилого помещения. После чего они просят суд распространить на такое жилье исполнительский иммунитет.

Такие действия суд может квалифицировать как злоупотребление правом и лишить должника исполнительского иммунитета в отношении его якобы единственного жилья на основании ст. 10 ГК РФ.

3. Замещение излишнего жилья более скромным жильем.

Но кредиторы тоже могут злоупотреблять. Дошло до попытки признания роскошным жильем квартиры площадью 40 кв. м и ее замещения на квартиру площадью 19,8 кв.м. Однако эту попытку пресек Верховный Суд РФ («дело Стружкина», определение от 29 октября 2020 г. № 309-ЭС20-10004), который указал, что: «такое жилье не является роскошным, превышающим разумную потребность в жилище, а суды фактически лишили гражданина частной собственности, на которую не может быть обращено взыскание, против его воли».

4. Если единственное жилье заложено.

Если имеющееся в собственности должника единственное жилое помещение обременено залогом (ипотекой), то на него не распространяется исполнительский иммунитет (абз. 2 ч. 1 ст. 446 ГПК РФ).

После признания должника банкротом и введения процедуры реализации такое единственное жилье подлежит продаже с торгов, а вырученные средства передаются залоговому кредитору в целях погашения его требований, обеспеченным залогом (в том числе по выплате мораторных процентов и финансовых санкций).

Однако в некоторых случаях реализации жилья удастся избежать. Это следующие случаи:

- если должник найдет деньги для погашения ипотечного долга;
- если залоговый кредитор пропустит срок для подачи требования о включении в реестр требований кредиторов должника и суд откажет в восстановлении этого срока (он составляет два месяца со дня опубликования сведений о признании должника банкротом);
- если суд утвердит локальный план реструктуризации долга перед залоговым кредитором.

Меньшиков П. В.,

ассистент Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого

Молодых Е. И.,

студент Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого

Хахина А. М.,

доктор технических наук, профессор Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого

Актуальные проблемы криминалистики как прикладной науки

Аннотация. В статье рассматривается предмет криминалистики, как науки. Особое внимание уделяется истории становления криминалистики, как отдельной науки. Показана связь криминалистики с другими юридическими, естественными и техническими науками. Даны различные определения понятия криминалистики, ее предмета и методов. Раскрыты особенности науки криминалистики в зарубежных странах, а также отличия между западной и отечественной школой.

Ключевые слова: криминалистика; предмет; метод; криминалистическая техника; криминалистическая тактика; криминогенное поведение; уголовная техника; полицейская техника.

Криминалистика является отдельной областью знаний со своим предметом, кругом задач и различными методами. Она имеет большую историю развития и становления в Российской истории, и в тоже время претерпела множество модификаций. Криминалистика представляет собой в некотором роде совокупность знаний в различных специальных областях техники, искусства, науки и ремесла. Также включает в себя взаимные связи науки и практики [1, стр. 65].

Современные авторы определяют криминалистику как прикладную юридическую науку. Она имеет признаки, благодаря которым мы приходим к выводу, что это отдельная наука, такие как — наличие своего предмета и круга задач. Однако существуют особенности, делающие криминалистику лишь прикладной областью. Например, использование методов и методик, наработанных другими сферами жизнедеятельности. В этом отражена характерная особенность криминалистики — одновременно сочетание в себе и прикладного, и общего характера. Тесная связь криминалистики с любыми другими науками не означает полного погружения или заимствования одной наукой другой. Наука, со своим предметом, задачами и методами занимает свое место в общем поле наук.

Е. П. Ищенко, А. А. Топорков дают такое определение: «Криминалистика — наука, которая изучает криминальную деятельность, обобщает опыт борьбы с преступностью, разрабатывает технические средства, тактические приемы и методы раскрытия, расследования и предупреждения преступлений» [2].

Е. Р. Россинская говорит о криминалистики так: «Наука о преступлении и его участниках, а также о закономерностях собирания, исследования, оценки и использования доказательств и основанных на познаниях этих закономерностей средствах и методах судебного исследования и предотвращения преступлений» [3, стр. 223].

Можно сделать следующие выводы.

Криминалистика, как наука, исследует криминогенное поведение людей до, во время, после совершения общественно опасного, неправомерного действия или бездействия.

Взаимосвязана с правовыми науками, в частности, с правоохранительными и судебными органами.

Разрабатывает способы работы по исследованию и сохранению вещественных доказательств [4].

Однако это современное понимание криминалистики. Но отечественная история помнит криминалистику как «уголовную технику». Такое понимание сближало криминалистику и судебную экспертизу, как способ исследования доказательств. Эта был раздел особого назначения, имеющий прикладной характер. Значение криминалистики резко переменялось после выделения ее составной частью большой юридической науки, вместе с наукой уголовного права, криминологией и некоторыми родами судебной экспертизы, такой как судебная медицина и статистика.

Основной структурной единицей криминалистики стала теория криминалистики, в которой содержатся методологические основы. Она базируется на элементах философии, логики и этики. Кроме того, в область изучения криминалистики входит техника, тактика и методика расследования преступлений.

Стоит отметить, что в науки криминалистики произошли резкие изменения. Одним из таких изменений стало выделение криминологии, как отдельной прикладной науки. Если вспомнить определение криминалистики то, можно считать, что она направлена на разработку принципов расследования преступлений или сбор и исследования доказательств. Криминология имеет иной характер. Это теоретическая наука, которая высказывает предположения о причинах преступности, путях и средствах их предупреждения.

Если обратиться к зарубежному опыту и рассматривать криминалистику, как науку, в рамках законодательства иных стран, то криминалистика в Европе и Соединенных Штатах Америки делится на два раздела. Первый раздел — криминалистика с привычными нам предметом, задачами и методами, но включающая в себя ряд других судебных наук для научных достижений. Второй раздел — полицейская техника. Это конкретная профессия, объединяющая лиц с совокупностью специальных знаний естественной и техникой природы. Этот набор знаний и умений применяется для расследования преступлений.

Ученые-криминалисты, обращаясь к западному опыту, выделяют утилитарный характер зарубежной криминалистики. Во-первых, это можно объяснить с точки зрения этимологии, так как при написании добавляется «forensic», переводя на русский язык «судебный». Поэтому в развитии науки криминологии принимают участие специалисты разных областей, такие как судебные генетики, баллисты, дактилоскописты и так далее. Во-вторых, это объясняется историческими особенностями развития западной системы правосудия [6].

Одной из глобальных проблем является терроризм. Для противодействия этому явлению был учрежден Интерпол (международная организация), в членство которой входит и Россия. Интерпол выполняет следующие функции:

Согласование усилий между странами с целью обеспечения международной безопасности, включая борьбу с контрабандой, наркоторговлей, угоном воздушных судов, кражей произведений искусства, фальшивомонетничеством и другими видами преступлений.

Разработка и применение единой системы криминалистического учета, включая сбор информации о методах раскрытия и предотвращения преступлений. При этом новые технологии, такие как искусственный интеллект, дополненная реальность и 3D-моделирование, находят отражение в базах данных Интерпола [5].

Можно сделать вывод, что криминалистика в отечественной системе права хоть и выделяется как самостоятельная наука, имеет ряд признаков для признания ее прикладного характера. В зарубежном понимании криминалистика исключительно при-

кладная дисциплина, которая решает разные цели и имеет свойства подстраиваться под решение конкретных или типовых задач.

Также важно отметить значимую деталь последних лет. Все больше в литературе фигурирует термин «фундаментальное» для описания криминалистических исследований. Это придает криминалистике статус основополагающего знания, которая может является базой для других наук.

Литература

1. Белкин, Р. С. Соотношение и связи криминалистики и теории оперативно-розыскной деятельности. Понятие и содержание криминалистического обеспечения деятельности органов внутренних дел // Криминалистическое обеспечение деятельности криминальной милиции и органов предварительного расследования / под редакцией Т. В. Аверьяновой и Р. С. Белкина. — Москва, 1997.
2. Ищенко, Е. П. Криминалистика : учебник / Е. П. Ищенко, А. А. Топорков. — Москва : ИНФРА-М, Контакт, 2010.
3. Россинская, Е. Р. Криминалистика и судебная экспертиза: взаимосвязи и разграничения // Воронежские криминалистические чтения : сборник научных трудов. Выпуск 8 / под редакцией О. Я. Баева. — Воронеж, 2007.
4. Криминалистика : учебник / под редакцией А. Г. Филиппова и А. Ф. Волынского. — Москва : Спарк, 1998.
5. Kenneth, G. Furton, Norma Iris Caraballo, Michelle M. Cerreta, Howard K. Holness. Advances in the use of odour as forensic evidence through optimizing and standardizing instruments and canines. // Phil. Trans. R. Soc. B. 370. 2015.
6. Morgan, R. Why forensic science is in crisis and how we can fix it // Material of World Economic Forum, 2019.

Меньшиков П. В.,

ассистент Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого

Молодых Е. И.,

студент Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого

Хахина А. М.,

доктор технических наук, профессор Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого

К вопросу подготовки негосударственных экспертов согласно федеральному закону

Аннотация. В статье рассматривается проблема подготовки негосударственных экспертов. Особое внимание уделяется правовому регулированию деятельности эксперта. Показаны проблемы в образовании и переподготовке экспертов. Даны различные подходы к решению данной проблемы. Раскрыты особенности деятельности негосударственных судебных экспертов. Предложено решение проблемы подготовки негосударственных экспертов и реформирование действующего законодательства.

Ключевые слова: судебный эксперт; закон; квалификация; переподготовка; криминалистика; теория судебной экспертизы; сертификация.

В современном мире все большую актуальность приобретает проблема подготовки профессиональных кадров во всех сферах жизни. Быстро меняющееся общество требует изменения в образовательной системе и квалификации работников. С растущем уровнем преступности особенно остро возникла эта проблема в сфере судопроизводства. Именно нехватка квалифицированных сотрудников в этой области требует реформации. Судебный эксперт является важным и неотъемлемым участником судопроизводства. Трудовая деятельность экспертов обозначена в Федеральном законе «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации». Квалификация государственных экспертов должна быть (ст. 13 Закона): «Должность эксперта в государственных судебно-экспертных учреждениях может занимать гражданин Российской Федерации, имеющий высшее образование и получивший дополнительное профессиональное образование по конкретной экспертной специальности в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующего уполномоченного федерального государственного органа. Должность эксперта в экспертных подразделениях федерального органа исполнительной власти в области внутренних дел может также занимать гражданин Российской Федерации, имеющий среднее профессиональное образование в области судебной экспертизы». Но стоит отметить, что негосударственные эксперты и частные организации не фигурируют в тексте этого документа. В связи с этим можно лишь предполагать и ориентироваться на условия государственных экспертов.

На протяжении уже многих лет эксперты различных специализаций получали свою квалификацию путем переподготовки, получая либо юридическое, либо узконаправленное прикладное образования. Как итог по прохождению обучения подтверждали свою квалификацию путем допуска, который символизирует наличие квалификации для выполнения исследования по виду (роду) судебной экспертизы.

Вновь прибывшие сотрудники, которые не имеют права самостоятельно проводить экспертизу по различным причинам, он имеет возможность получить или самостоятельно совместно с руководителем составить план индивидуальной переподготовки, с

необходимым количеством часов и программ для конкретного места работы или службы. Иная ситуация происходит со стажерами, впервые поступившими на работу или службу. К такому работнику прикрепляется опытный сотрудник для методической помощи, контролю по освоению им теоретических знаний, привлечению к производству экспертиз, прохождению успешно индивидуального плана, а также приобретению практических навыков для работы со специальным оборудованием. В этом случае, когда наставник привлекает молодого сотрудника к составлению экспертизы, в заключении эксперта указывается сам наставник, а также его подопечный стажер.

Нехватка профессиональных кадров настолько обострена в последние годы, что некоторые время приобретали популярность малые по продолжительности курсы для повышения квалификации экспертов, многие из которых финансово регулируемые органами внутренних дел Российской Федерации. Такие учебные занятия проводились на базе университетов МВД России, которые обладают техническими и человеческим потенциалом для получения качественного обучения [2].

Одной из проблем переподготовки специалистов из разных сфер является незнание ими основ материального и процессуального права. Зачастую такие представители являются специалистами в узких областях знаний и используют исключительно свои специальные знания, но пробелы в знаниях криминалистики или теории судебной экспертизы не дают им полноценно и единолично проводить компетентное исследование для задач судопроизводства. В результате привлечения таких специалистов к проведению экспертизы допускаются упущения или даже ошибки. Поэтому первоначально курсы переподготовки или повышения квалификации должны содержать блоки усвоения правовых наук. Тесная связь права с судебно-экспертной деятельностью обуславливает приобретать юридическую квалификацию, а квалификация в определенной области, которая необходима для производства экспертизы будет приобретаться спустя время единоличной или комиссионной работы эксперта.

Однако даже наличие возможности индивидуальных планов или специализированных курсов не решает до конца проблему профессиональных кадров. С точки зрения ФЗ проблема решена, но практика показывает, что знания, получаемые такими способами не систематизированы и неполны, поэтому дискуссионный вопрос о введении специальной подготовки в высших учебных заведениях был решен. Таким образом, появилась специальность «Судебная экспертиза». По итогу выпускники получают квалификацию эксперта, и что не менее важно настоящие знания в различных областях, как в юридических науках, так и профильно-прикладных специализаций.

Необходимо отметить, что получение высшего образования по профильной программе судебной экспертизы реальное условие для проведения самостоятельной экспертизы. Но оно не является исчерпывающим. В законодательстве, а именно, согласно ч. 2 ст. 13 Закона для государственных судебных экспертов определение уровня профессиональной подготовки и аттестация на право самостоятельного производства судебной экспертизы осуществляются экспертно-квалификационными комиссиями в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующих федеральных органов исполнительной власти. Аттестационная комиссия должна проходить экспертами успешно каждые пять лет трудовой деятельности. Важным дополнением является то, что для работы в государственных судебно-экспертных учреждениях претенденты должны пройти аттестацию и получить свидетельство на право самостоятельного исследования [1].

А что в таком случае обязан делать претендент для подтверждения квалификации сотрудников негосударственных экспертных учреждений? Это самый главный дискуссионный вопрос и актуальная проблема. В настоящее время отсутствует федеральное законодательство распространяющиеся на негосударственных экспертов. Мы можем лишь действовать по аналогии с судебными экспертами проходящее службу в государ-

ственных экспертных учреждениях. Существует способ добровольной сертификации экспертом, организованной РФЦСЭ при Минюсте России [3].

Подводя итог выше сказанному, авторами установлено необходимость реформирования действующего законодательства и включение в федеральное законодательство статуса негосударственного эксперта, а также требования для подтверждения его квалификации.

Литература

1. Кислов, А. Г. От опережающего к транспрофессиональному образованию // Образование и наука. — 2018. — Том 20. — № 1. — С. 54—74.
2. Усов, А. И. Совершенствование системы профессионального образования государственных судебных экспертов / А. И. Усов, М. В. Торопова // Теория и практика судебной экспертизы. — 2015. — № 1 (37). — С. 34—39.
3. Шляхов, А. Р. Предмет и система криминалистической экспертизы // Труды ВНИИСЭ. — 1971. — Выпуск 3. — С. 11—38.

Печеницын Д. С.

магистрант Юридического института

Российского университета транспорта (МИИТ)*

Анализ судебной практики морского страхования в России

Аннотация. В данной статье рассматривается обобщенная характеристика морского страхования и его правовое регулирование. В качестве исследовательской задачи автором была определена попытка проанализировать судебную практику по спорам, возникающих при исполнении договоров морского страхования. На основании судебной практики раскрываются проблемы морского страхования в России.

Ключевые слова: страхование; страхователь; страховщик; морское страхование; исковое требование; договор страхования судна; страховой полис; судебная практика по спорам морского страхования.

Страхование морского транспорта и перевозимых им грузов в России является относительно молодой областью в сфере страхования. Эксплуатация морского транспорта связана с повышенной опасностью наступления чрезвычайных происшествий по различным причинам. Поэтому развитие страхования морского транспорта имеет очень важное значение.

Правовое регулирование отношений в области страхования морского транспорта и перевозимых им грузов осуществляется Гражданским кодексом РФ, Федеральным законом «Об организации страхового дела в Российской Федерации», Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами, а также международными правовыми актами.

Стоит отметить то, что хотя судебный прецедент официально не является в России источником права, но судебная практика играет важную роль в развитии правовых норм морского страхования в России. Суды, руководствуясь действующим законодательством, могут принимать решения в пользу одной из сторон в зависимости от конкретных обстоятельств дела.

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 (ст. 246 КТМ РФ).

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

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 судовла-

дельца за вред, причиненный загрязнением с судна нефтью и другими веществами; возникновение ответственности за убытки, причиненные в связи с подъемом, удалением и утилизацией затонувшего судна.

Как показывает судебная практика в России, суды выносят достаточно часто решения и постановления в пользу страховых компаний, в связи с тем, что гибель либо повреждение застрахованного морского транспорта или перевозимого груза происходят во многих случаях по вине самого страхователя вследствие грубой неосторожности страхователя или нарушения действующего законодательства, а так же по причине нарушения условий договора страхования.

Примером отказа судом в удовлетворении исковых требований вследствие грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя на основании ст. 265 КТМ РФ (Страховщик не несет ответственность за убытки, причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя) является постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 18 марта 2013 г. по делу № А40-29646/12-96-282. Судами (Арбитражный суд города Москвы, Девятый арбитражный апелляционный суд и Федеральный арбитражный суд Московского округа) было установлено, что страхователем не были приняты надлежащие меры к осуществлению безопасной буксировки судна, а именно допущена грубая неосторожность, выразившаяся в отсутствии на буксире буксирной лебедки являющейся обязательной для перевозки, поэтому суды правомерно отказали в удовлетворении заявленных истцом (страхователем) требований.

Примером отказа судом в удовлетворении исковых требований в связи с недоказанностью истцом наступления страхового случая может послужить постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 18 октября 2017 г. по делу № А40-149833/16. Суд достоверно установил, что договор страхования был заключен по ограниченному объему страхового покрытия. В подтверждение данного факта ответчиком был представлен договор страхования на судно, из которого следует, что договор страхования покрывает ответственность «за полную гибель судна, включая расходы по спасанию и общей аварии». Истцом не было доказано наступление страхового случая, а именно полная гибель судна.

Примером отказа судом в удовлетворении исковых требований в связи с нарушением ст. 271 КТМ РФ (Страхователь или выгодоприобретатель обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о любом существенном изменении, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования) является постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 14 июля 2015 г. № Ф03-2751/2015 по делу № А51-22027/2014. Судом было установлено, что страхователь не уведомил страховщика о факте приостановлении класса судна, что является нарушением ст. 271 КТМ РФ и условий договора страхования судна о существенном изменении, произошедшем с ним. В связи с чем в иске о взыскании страхового возмещения в результате пожара судна было отказано.

Стоит отметить, что если страхователем (выгодоприобретателем), выступающим в качестве истца, будет доказана обязанность по выплате страховой премии или процентов за пользование чужими денежными средствами страховщиком, то судом будет вынесено решение (постановление) в пользу страхователя.

Примером является решение Арбитражного суда Приморского края от 18 октября 2022 г. по делу № А51-13943/2022. Судами (Арбитражный суд Дальневосточного округа, Арбитражный суд Приморского края) было установлено, что на судне истца (страхователя) произошла остановка главного двигателя из-за срабатывания аварийно-предупредительной сигнализации-детектора масляного тумана в картере. Причина остановок главного двигателя — смещение мотылевого подшипника цилиндра. Выявлено, что мотылевая шейка имеет повреждения. Истец направил в адрес ответчика

уведомление о наступлении страхового случая. Ответчик (страховщик) письмами сообщил истцу о том, что не находит оснований для признания заявленного события страховым и выплаты страхового возмещения. В связи с данными обстоятельствами истец обратился в суд. Постановлением Арбитражного суда Дальневосточного округа взыскано страховое возмещение в размере с ответчика в пользу истца. Поскольку ответчик в нарушение указанных требований не исполнил обязательство по оплате страхового возмещения в установленный срок, истец правомерно потребовал взыскания процентов. Арбитражным судом Приморского края было вынесено решение о частичном удовлетворении требований истца по выплате процентов за пользование чужими денежными средствами.

Не может пройти незамеченным то обстоятельство, что помимо системы государственных судов РФ, в России существует Морская арбитражная комиссия (МАК). На сегодняшний день Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате Российской Федерации является одним из старейших морских арбитражей в нашей стране и в мире. Согласно «Положению о морской арбитражной комиссии» МАК является самостоятельным постоянно действующим арбитражным учреждением (третейским судом). Однако зачастую решения МАК оспариваются в государственных судах.

Сравнительный анализ судебной практики в России и зарубежных странах на примере Великобритании показывает, что в России данная практика относительно молода, и правовое регулирование еще не достигло того уровня, который имеется в Великобритании. Несмотря на это, судебная практика в сфере морского страхования в России постоянно пополняется и становится все более обширной, что положительно влияет на развитие законодательства в данной сфере.

Таким образом, изучение зарубежного опыта может быть полезным для улучшения правового регулирования в России.

Не может пройти незамеченным то обстоятельство, что существует ряд проблем, таких как противоречие законодательных актов и пробелы в законодательстве. Спорным остается вопрос о приоритете одних законодательных актов, связанных непосредственно с морским страхованием, над другими.

Некоторые нормы просто дублируются из закона в закон, это можно наблюдать на примере ГК РФ и КТМ РФ. Так, например, ст. 944 ГК РФ описывает ситуацию о предоставлении страхователя заведомо ложной информации страховщику, тоже самое несет в себе ст. 250 КТМ РФ, причем, не добавляя более полной информации, или информации, связанной именно с морским правом.

В настоящее время главным образом следует обратить внимание на то, что в Российской Федерации нет обобщенного и полного законодательного акта, который бы в полной мере регулировал морское страхование. Нормы, связанные с морским страхованием разбросаны по разным юридическим источникам, что затрудняет процесс составления договора морского страхования, а также реализацию судебного процесса по делам, связанным с морским страхованием. Также в Российской Федерации до сих пор не сформировалась наука о морском страховании, вследствие чего существует дефицит литературы и научных исследований по данной тематике.

Родионова А. А.,

студент Института Международного транспортного менеджмента
Государственного университета морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова

Борьба с пиратством и терроризмом на море и вопросы обеспечения безопасности мореплавания

Аннотация. Данная статья посвящена актуальной на сегодняшний день проблеме борьбы с пиратством и терроризмом на море в целях обеспечения безопасности мореплавания. В работе подробно рассмотрены масштабы угрозы пиратства и терроризма в Мировом океане, дан анализ действующих норм международного права по противодействию этим преступлениям. Особое внимание уделено конкретным мерам, принимаемым на государственном и международном уровнях для защиты судоходства от пиратских и террористических нападений. В заключении подчеркивается важность комплексного подхода и укрепления международного сотрудничества в целях обеспечения безопасности на морских просторах.

Ключевые слова; пиратство; морской терроризм; безопасность мореплавания; международное морское право; охрана судоходства.

Важное значение в современном мире и не меньшую актуальность имеет довольно тенденцией роста пиратства и терроризма на морских просторах, которая представляет серьезную угрозу безопасности мореплавания в современном мире.

Действительно, в последние годы мы наблюдаем значительный рост числа актов пиратства в отдельных районах Мирового океана, особенно у берегов Сомали и в Юго-Восточной Азии. Кроме того, эксперты фиксируют тревожную тенденцию к увеличению масштабов и жестокости пиратских нападений. Все это свидетельствует о том, что морское пиратство превратилось в хорошо организованный вид преступного бизнеса, мотивированный получением колоссальных денежных сумм в виде выкупа за захваченные суда и экипажи.

В то же время, морской терроризм также представляет реальную угрозу безопасному мореплаванию. Террористические группировки активно используют возможности открытого моря для транспортировки оружия, наркотиков, а также для проведения провокационных акций. Отдельную опасность представляют возможные теракты на морских судах и портовых сооружениях.

Так, по информации Международного морского бюро, в 2022 г. было зафиксировано 212 нападений пиратов на морские суда. Это на 20% больше, чем в 2021 г. Особенно резкий рост пиратской активности отмечается в Гвинейском заливе у берегов Западной Африки. Кроме того, традиционно высок уровень пиратства в Малаккском проливе и Южно-Китайском море [URL: https://www.korabel.ru/news/comments/otchet_ifc_o_situacii_v_mire_za_pervoe_polugodie_2022_goda.html (дата обращения: 7 ноября 2023 г.)].

Что касается терроризма, то здесь точная статистика затруднена из-за латентного характера данных преступлений. Однако эксперты отмечают рост активности различных террористических группировок в прибрежных водах Йемена, Сомали и Филиппин. Особую тревогу вызывают возможные теракты на крупных морских судах, в частности танкерах и газовозах, которые могут привести к экологическим катастрофам. Ключевыми же регионами распространения морского пиратства являются: Аденский и Гвинейский заливы, Малаккский пролив и прибрежные воды Индонезии. Наиболее опас-

ные зоны с точки зрения угрозы терроризма — Персидский залив, побережье Йемена и Филиппин.

Соответственно, мы можем видеть, что анализ статистических данных и географии угроз пиратства и терроризма показывает их масштабный характер. Однако сами процессы борьбы с пиратством имеют прочную основу в нормах международного права, закрепленных в ряде важнейших международных договоров. Одним из ключевых документов является Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. В ней дается определение морского пиратства как незаконных действий с корыстной целью, совершаемых с использованием частных судов в открытом море. Конвенция обязывает все страны сотрудничать в борьбе с пиратством и предусматривает универсальную юрисдикцию для преследования пиратов.

Другим важным документом является Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. Она дает юридическое определение морского терроризма и предусматривает ряд мер по предотвращению террористических актов на море. Кроме того, Совет Безопасности ООН принял несколько резолюций, направленных на активизацию борьбы с сомалийскими пиратами. Они санкционируют проведение военно-морских операций в Аденском заливе и у берегов Сомали по борьбе с пиратством. Рассмотрим их более подробно:

- Резолюция 1373, принятая в 2001 г. — осуждает террористические акты во всех формах и проявлениях и призывает страны принимать меры по предотвращению террористических актов, в том числе на море.
- Резолюция 1566 (2004 г.) — призывает к созданию правовой базы для пресечения подготовки терактов в любых местах, включая открытое море.
- Резолюция 2240, принятая в 2015 г., осуждает нападение террористов на танкер в Аденском заливе и призывает к активизации мер противодействия терроризму в этом регионе.
- Резолюция 2482 2019 г. продлевает полномочия миссии ЕС по борьбе с пиратством у берегов Сомали, отмечая связи пиратов с террористическими сетями.

В контексте вышеописанных проблем особенно важным становится принятие различных мер безопасности, направленных на защиту морского судоходства от угроз пиратства и терроризма. Среди ключевых направлений является усиление охраны портов и прибрежных вод. Согласно данным ИМО, в период с 2019 по 2021 г. доля пиратских нападений в территориальных водах сократилась с 34% до 19%, что свидетельствует об эффективности прибрежной охраны, а вместе с тем, остается проблемой обеспечение безопасности в отдаленных районах Мирового океана.

Следовательно, иной распространенной мерой является сопровождение торговых судов военно-морскими кораблями стран антипиратских коалиций. Наиболее масштабной является операция ЕС «Atalanta» у берегов Сомали, в ходе которой с 2008 года было защищено более 1500 судов. К тому же широкое распространение получило использование вооруженных охранных судов частных компаний. По оценкам экспертов, к 2021 г. их количество достигло 250 единиц. Однако эффективность частных охранных фирм вызывает вопросы, учитывая отсутствие должного контроля и подотчетности.

Тем не менее, несмотря на наличие определенной правовой базы борьбы с морским бандитизмом, а также предпринимаемые отдельными странами и международными организациями меры по защите судоходства, масштабы пиратства и терроризма в Мировом океане остаются тревожными. Это свидетельствует о необходимости дальнейшего совершенствования международно-правовых механизмов в данной сфере, а также укрепления межгосударственного взаимодействия.

Безусловно, данная проблема не может быть решена усилиями какого-либо одного государства. Для этого во многом требуется выработка комплексной международной стратегии, включающей сочетание политических, дипломатических, правоохрани-

тельных и военных мер. Лишь многосторонний подход, основанный на нормах международного права, позволит существенно повысить уровень безопасности морских рубежей и защитить судоходство от угроз пиратства и терроризма.

Рощина Д. М.

магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Морские споры: международно-правовая природа и причины возникновения

Аннотация. В современном мире Мировой океан играет очень важную роль. Выступая источником разнообразных живых и неживых ресурсов, Мировой океан существенным образом влияет на флору и фауну, предопределяет климатическую ситуацию на планете Земля. В связи с этим в настоящей статье обращается внимание на правовую природу международных морских споров, которые возникают между государствами по поводу определения морских границ. Уточняется правовая природа морского спора.

Ключевые слова: международный морской спор; морская граница; морское право; субъекты морского права; территориальные воды.

На международном уровне особый интерес представляют споры о морских границах. Традиционно все прибрежные страны имеют морские границы, которые используются для добычи минеральных ресурсов, для их разведки в продовольственных целях. Кроме того, морская граница позволяет государствам устанавливать свою юрисдикцию для реализации других правомерных интересов. Несмотря на то, что моря и океаны составляют более 70% площади земного шара, между прибрежными государствами систематически возникают конфликты по поводу принадлежности того или иного участка моря. Для разрешения морских споров страны могут применять разнообразные способы и методы взаимодействия для достижения консенсуса, однако, далеко не всегда подобные ситуации удастся разрешить самостоятельно. В этой связи прибрежные государства принимают различные двусторонние соглашения, проводят длительные многосторонние переговоры, которые негативно влияют на процесс рассмотрения морского спора, затягивают и затрудняют его урегулирование на практике.

Учитывая вышесказанное, представляется целесообразным сосредоточить свое внимание на правовой природе и причинах возникновения международных морских споров, а также в качестве цели настоящего исследования необходимо проанализировать отдельные международные акты, которые регламентируют статус морских границ, а также содержат базовые, фундаментальные принципы, используемые при рассмотрении и прикладном разрешении морских споров.

Отметим, что впервые международное сообщество обратилось к вопросам морского права еще в 1930 г., о чем свидетельствуют результаты Гаагской конференции по кодификации международного права. Для морского права результаты упомянутой конференции не были чрезвычайно показательными (например, представители стран-участниц так и не смогли согласовать ключевые положения и принять конвенцию о территориальных водах, поскольку не была решена проблема прилегающей морской зоны, не была определена оптимальная ширина территориальных вод), однако, они позволили обратить внимание мировой общественности на существующие проблемы в сфере установления морских границ. Кроме того, благодаря конференции, правительства многих государств пришли к единогласному мнению, что территориальные воды нуждаются не только в национальном регулировании, но и в международном признании их правового статуса.

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

В дальнейшем, к важнейшим вопросам морского права мировое сообщество вернулось только в 1958 г., что во многом было связано со сложнейшей ситуацией, в которой оказались ряд стран в связи со Второй мировой войной. Несмотря на тяжелейшие послевоенные последствия, в Женеве на конференции собрались представители 86 государств, которые были обеспокоены участвовавшими случаями морских споров и противоречий, выходящими далеко за пределы юрисдикции одной страны. Конференция ООН по морскому праву 1958 г., с точки зрения оценки ее результатов, оказалась гораздо более показательной по сравнению с конференцией 1930 г. Именно в ходе ее проведения были приняты четыре базовые конвенции (об открытом море, о территориальном море и прилегающей зоне, о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря, о континентальном шельфе), имеющие неоспоримое значение для разрешения морских споров, а также достижения консенсуса между государствами в контексте определения морских границ.

Вновь к проблематике морских споров международное сообщество вернулось в 1973 г. О масштабах всеобщей заинтересованности в регулировании морского права свидетельствовал факт того, что в конференции приняли участие представители более чем 165 стран. В качестве наблюдателей выступили международные организации. На конференции была безоговорочно признана значимость правомерного осуществления различных видов морской деятельности, прежде всего, путем принятия общеприемлемой Конвенции по морскому праву 1982 г., которая бы позволила мирным путем решать все спорные вопросы в области морского права, следуя духу сотрудничества и взаимопонимания. В современном научном сообществе, без преувеличения, подчеркивается, что Конвенция ООН по морскому праву является наиболее важным международно-правовым документом XX в. после Устава ООН.

В Конвенции по морскому праву приоритет отдается мирным способам урегулирования морских споров, о чем свидетельствует ст. 280. При этом предполагается, что выбор сторонами спора мирного способа урегулирования неоднозначной ситуации не должен причинять какого-либо ущерба правам и интересам других государств. Е. С. Орлова отмечает, что при возникновении морского спора и при последующем выборе мирного средства его урегулирования государства первоначально должны достичь консенсуса по всем значимым аспектам конфликта, что позволит признать юрисдикцию Конвенции [1].

Несмотря на направленность Конвенции по морскому праву на мирное и безболезненное урегулирование морских споров, следует отметить, что ряд вопросов в данной области отношений продолжает сопровождаться возникновением противоречивых и неоднозначных ситуаций. Так, А. Бессам уточняет, что зачастую морские споры касаются определения морских границ. В широком смысле, морская граница — это условное разделение отдельных областей водной поверхности государствами для целей ограничения прав на морские ресурсы [2, стр. 52]. Выделение морских границ осуществляется на основании географических, топографических и политических критериев. Из содержания Конвенции ООН по морскому праву следует, что морские границы существуют в рамках территориальных вод, исключительной экономической зоны и прилегающих зон. Несмотря на казалось бы ясные критерии определения, морские границы до сих пор сложно определяются, что становится основанием для возникновения морского спора между отдельными государствами. В спорах, которые касаются определения морских границ, страны весьма неохотно идут на мирное урегулирование конфликта, поскольку от исхода спора зависят экономико-правовые, политические и стратегические аспекты национального развития государств.

Одним из весьма громких морских споров по поводу определения морских границ стал спор между Ганой и Кот-д'Ивуаром в Атлантическом океане. Для разрешения данной ситуации потребовалось создание специальной камеры в Международном трибу-

нале по морскому праву в целях делимитации морской границы между упомянутыми странами. Для учреждения специальной камеры в 2014 г. государства заключили соглашение, на основании которого камера Трибунала и рассматривала спор. По итогам его разрешения морская граница в территориальном море была делимитирована [URL: <http://unbisnet.un.org/indexr.htm> (дата обращения: 12 марта 2024 г.)].

В Конвенции ООН по морскому праву отмечено, что процедуру урегулирования морского спора можно отложить в том случае, если конфликтующие государства не могут достигнуть консенсуса по ряду национальных или международных противоречий. При этом предполагается, что первым и самым главным шагом на пути к разрешению морского спора являются именно переговоры. В ходе переговоров между спорящимися государствами могут принимать участие иные международно-правовые институты. Например, в качестве посредника в морском споре между Катаром и Бахрейном (по поводу принадлежности островов Хавар) выступила Саудовская Аравия. Благодаря тесным партнерским отношениям между странами, Катар и Бахрейн согласились разрешить пограничный морской спор в Международном суде ООН. В дальнейшем, результаты данного спора позволили спорящим странам извлечь выгоду из совместной разработки крупных месторождений на островах. Экономический критерий и заинтересованность в получении прибыли фактически повлияли на способность стран к мирному урегулированию морского спора путем переговоров с участием страны-медиатора.

Подводя итоги всему сказанному выше, необходимо подчеркнуть, что международный морской спор представляет собой определенную конфликтную ситуацию, которая возникла между государствами как субъектами морского права по поводу использования ресурсов Мирового океана. Традиционно в ходе международного морского спора нарушаются общепризнанные принципы морского права, наблюдаются несовпадение взглядов, интересов, национальных целей государств по поводу использования морского пространства. Несмотря на активное участие мирового сообщества в урегулировании вопросов использования Мирового океана, отдельные проблемы в области разрешения морских пограничных споров продолжают существовать и негативным образом отражаться на суверенитете стран.

Литература

1. Орлова, Е. С. Взаимодействие международных судебных органов, рассматривающих морские споры // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 12. — С. 145—148.
2. Бессам, А. Причины международных морских споров // Вестник экономики, права и социологии. — 2022. — № 1. — С. 51—53.

Рублевский А. Р.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ) *

Формы защиты прав предпринимателей

Аннотация. Конституция гарантирует гражданам Российской Федерации свободу предпринимательской деятельности как высшую юридическую норму. Законодательство, регулирующее сферу предпринимательства, также предусматривает механизмы защиты прав предпринимателей в процессе осуществления ими законных действий. Данная статья направлена на изучение различных способов защиты законных интересов и прав предпринимателей.

Ключевые слова: предпринимательское право; права и интересы предпринимателей; предпринимательская деятельность; механизмы защиты прав граждан; виды предпринимательских споров.

Осуществление законной предпринимательской деятельности происходит в рамках правового пространства Российской Федерации и подчиняется различным законам и нормативным актам. Разумовская Е. В. выделяет несколько методов защиты прав предпринимателей: материально-правовые и процессуальные, а также самозащиту. Также выделяются различные формы защиты прав предпринимателей — судебная и внесудебная. Внесудебная форма предусматривает защиту прав предпринимателя вне судебной системы Российской Федерации, например, с использованием нотариальной защиты или третейского разбирательства. Эта форма также может быть применена в процессе досудебного урегулирования спора между сторонами (претензионный порядок). Судебная форма предполагает разрешение споров путем их рассмотрения в судах общей юрисдикции, арбитражных судах, Верховном и Конституционном Судах.

Юридическое лицо или предприниматель должны собрать все необходимые доказательства для восстановления нарушенного права. Представлять интересы бизнес-сообщества в суде могут как сам предприниматель, так и профессиональный юрист или адвокат. Юридическое лицо или индивидуальный предприниматель обращаются в суды общей юрисдикции в случае, если: оспариваются нотариально заверенные сделки; оспариваются решения, действия (или бездействие) государственных и муниципальных органов; восстанавливаются права на ценные бумаги; одной из сторон спора является физическое лицо; нарушается право в рамках трудовых отношений, когда предприниматель выступает в качестве работодателя и возникает спор с работником, находящимся в трудовых отношениях с предпринимателем; рассматривается спор о совершении административного правонарушения в отношении предпринимателя.

Арбитражные суды рассматривают экономические споры, возникающие между хозяйствующими субъектами и частными лицами. Многократные пересмотры споров предпринимателей могут потребовать обращения в Верховный и Конституционный Суды для защиты их прав. В случае обращения в Конституционный Суд РФ, хозяйствующий субъект должен обосновать свои требования и указать на несоответствие определенных нормативно-правовых актов или положений Конституции РФ.

Бизнес-сообщество, осуществляя свои права и легальные возможности, несет определенные риски. Предлагается классифицировать виды предпринимательских споров в зависимости от источников потенциальных рисков предпринимателей в зависимости от субъектного состава правового спора. Неправомерные действия могут быть со-

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

вершены в отношении предпринимателей со стороны представителей государственных органов власти, партнеров и конкурентов, злоумышленников и собственных сотрудников.

Предлагаемые виды предпринимательских споров могут реализовываться как в отдельной форме, так и в комбинированной. В зависимости от источника потенциальных рисков защита прав предпринимателей осуществляется в соответствии с различными федеральными законами. Например, защита от нарушений прав со стороны государственных органов власти осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». В законе установлены основные принципы защиты прав предпринимателей, такие как уведомительный порядок контрольных действий, презумпция добросовестности предпринимателей, открытость информации о проверках, последовательность контрольных проверок и ответственность проверяющих органов за нарушение их полномочий.

Защита прав от неправомерных действий со стороны государственных и муниципальных органов активно осуществляется арбитражными судами. Согласно ч. 1 ст. 198 и ч. 4 ст. 200 АПК РФ признание решения государственного органа, органа местного самоуправления или другого уполномоченного органа незаконным требует наличия нескольких условий: во-первых, должно быть установлено несоответствие решения закону, во-вторых, наличие нарушения прав и законных интересов заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности [решение Арбитражного суда Челябинской области от 5 октября 2021 г. по делу № А76-21890/2021].

Так, арбитражный суд удовлетворил жалобу ООО «СтройПромГрупп» на действия налоговой инспекции г. Москвы. Налоговая инспекция применила штрафные санкции по итогам налоговой проверки, не обосновав основания для таких штрафов в соответствии с действующим законодательством. В результате суд признал действия налоговой инспекции незаконными и обязал ее аннулировать наложенные штрафы [решение Арбитражного суда Краснодарского края от 21 октября 2021 г. по делу № А32-9639/2021].

Для облегчения процесса разрешения споров между предпринимателями и представителями государственных, муниципальных и прочих органов власти могут привлекаться региональные бизнес-омбудсмены или уполномоченные по защите прав предпринимателей. Эти государственные должностные лица созданы с целью содействия предпринимателям в уменьшении возможного бюрократического давления или проявлений коррупции со стороны государственных органов, которые могут принимать незаконные решения в отношении предпринимательской деятельности. Стремясь защитить интересы предпринимателей, они предоставляют консультации и оказывают помощь в решении конфликтов [постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2016 г. № 48 «О практике применения судами законодательства, регламентирующего особенности уголовной ответственности за преступления в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности»].

Неправомерные действия, совершаемые в отношении предпринимателей их собственными сотрудниками, регулируются, прежде всего — ТК РФ, поскольку они связаны с трудовыми отношениями.

Указанные категории судебных споров могут быть объединены в комбинированном формате, например, если неправомерные действия, совершенные представителями государственных органов в отношении предпринимателя, также затрагивают права работников, находящихся на трудовом контракте с предпринимателем. В примере решения от 5 октября 2021 г. по делу № А76-21890/2021 суд удовлетворил иски требования индивидуального предпринимателя к Челябинскому региональному отделе-

нию Фонда социального страхования РФ. Истец требовал возмещения расходов, понесенных им на выплату страхового обеспечения своим работникам в связи с их беременностью и нетрудоспособностью. Фонд отказался выплатить компенсацию, ссылаясь на результаты камеральной проверки, утверждая, что работницы, принятые на работу, не соответствуют требованиям для данной должности. Однако суд, опираясь на нормы ТК РФ, указал на предоставленные истцом доказательства о наличии трудовых отношений и выполнении работниками своих обязанностей, отметив, что оценка целесообразности найма не входит в полномочия Фонда.

Права предпринимателей также могут быть нарушены действиями злоумышленников, которые систематически совершают незаконные действия с умыслом. Согласно разделу VIII УК РФ, который регулирует юридические отношения в сфере экономической деятельности, установлены нормы о привлечении к уголовной ответственности предпринимателей и организаций за совершение преступлений. Глава 22 УК РФ содержит перечень таких преступлений. Особенностью применения уголовной ответственности к юридическим лицам является то, что само юридическое лицо не может быть подвергнуто уголовному наказанию, однако все негативные последствия в этом случае влекут за собой члены органа управления компании, такие как члены совета директоров, члены коллегиального исполнительного органа или лица, занимающие позицию единоличного исполнительного органа, согласно постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 15 ноября 2016 г. № 48 «О практике применения судами законодательства, регулирующего особенности уголовной ответственности за преступления в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности».

Что касается преступлений, совершенных в отношении предпринимателей, Уголовный кодекс четко определяет процедуру, сроки рассмотрения споров и перечень предоставляемых доказательств. Поскольку такие преступления относятся к частно-публичному характеру, закон предусматривает возможность возбуждения уголовного дела по заявлению потерпевшего или его законного представителя. Уголовное законодательство в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей обладает определенной гибкостью. Например, преступления частнопубличного характера не предполагают примирения сторон, однако в соответствии со ст. 76.1 УК РФ возможно освобождение от уголовной ответственности в случае возмещения предпринимателями причиненного ущерба.

Наиболее распространенными судебными спорами являются те, которые возникают между индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами, являющимися их партнерами или конкурентами. В отличие от споров, связанных с злоумышленными действиями, в этих спорах стороны не имеют умысла совершения преступления. Например, в решении от 21 октября 2021 г. по делу № А32-9639/2021 арбитражный суд Краснодарского края от удовлетворил требования ООО «Зернокорм-Север» о взыскании стоимости утраченного груза и упущенной выгоды у ИП Палаха Н. С. в связи с неисполнением ими обязательств по договору на разовую перевозку грузов автомобильным транспортом. В данном случае ответчик, вступая в договорные отношения, был уверен в том, что сможет выполнить свои обязательства по договору перевозки грузов, и его неисполнение не было обусловлено заранее запланированным намерением не выполнить свои обязательства.

В ходе исследования мы приходим к выводу о том, что Российское государство выбрало путь содействия развития субъектов малого и среднего бизнеса, причем одной из своих основных целей государственной политики в области регулирования предпринимательской деятельности является обеспечение благоприятных условий для развития субъектов малого и среднего предпринимательства. А государство, придерживаясь приоритета в развитии бизнес-сообщества, должно гарантировать прозрачное

и справедливое правовое поле для субъектов предпринимательской деятельности и предоставлять различные механизмы защиты их нарушенных прав.

Рублевский А. Р.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ) *

Правовой статус уполномоченных по защите прав предпринимателей

Аннотация. Введение нового правового института в Российской Федерации, такого как Уполномоченный по защите прав предпринимателей при Президенте РФ (бизнес-омбудсмен), подчеркивает необходимость проведения научного анализа и концептуального осмысления его конституционно-правового статуса. В настоящее время актуальными являются исследования, направленные на характеристику правового положения Уполномоченного при Президенте РФ по защите прав предпринимателей, выявление недостатков его законодательного регулирования и разработку предложений по усовершенствованию законодательства в этой области. Целью данного исследования является комплексный анализ деятельности уполномоченных по защите прав предпринимателей и разработка рекомендаций по дальнейшему развитию и совершенствованию этого института в Российской Федерации. Для достижения поставленной цели используется метод анализа и синтеза, который позволяет изучить сущность правового статуса и рассмотреть его элементы в контексте Уполномоченного по защите прав предпринимателей. Также используется формально-юридический метод для анализа структуры и содержания российской правовой базы в данной сфере. В ходе исследования были рассмотрены предпосылки возникновения института уполномоченного по защите прав предпринимателей, проанализировано действующее законодательство, изучены ежегодные доклады Президенту о его деятельности, проанализированы точки зрения ученых по этой теме, а также показаны перспективы развития этого правового института. В результате исследования сделан вывод о необходимости дальнейшего развития и совершенствования конституционно-правового статуса Уполномоченного по защите прав предпринимателей. Ряд вопросов требует решения на уровне законодательства, но в целом можно утверждать, что Уполномоченный по защите прав предпринимателей является важным и значимым государственным органом для современного конституционно-правового развития России. Результаты исследования могут быть полезны как в учебном процессе при изучении вопросов конституционно-правового статуса бизнес-омбудсмана, так и для правоприменительных и законотворческих органов в части совершенствования как федерального, так и регионального законодательства.

Ключевые слова: правовой статус; индивидуальный предприниматель; юридические лица; предпринимательская деятельность; уполномоченный по защите прав предпринимателей; бизнес-омбудсмен; защита прав предпринимателей.

В соответствии с Конституцией РФ гражданам России предоставлены обширные возможности для занятия предпринимательской деятельностью, которая признается ключевым фактором динамичного социально-экономического развития страны. Конституция РФ в ст. 34 гарантирует каждому право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной экономической деятельности, не запрещенной законом. Гражданский кодекс РФ содержит общие положения о правовом статусе предпринимателей, определяет основы их деятельности, а также устанавливает их права и обязанности как участников хозяйственных отношений.

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

Предприниматели, выступая в различных юридических отношениях, могут столкнуться с возможными злоупотреблениями со стороны контрагентов или государственных органов, что может привести к нарушению их прав и законных интересов. В связи с этим защита прав предпринимателей является важной составляющей для успешного ведения бизнеса.

В современных условиях социально-экономического развития России существуют факторы, препятствующие динамичному развитию государства. Среди таких факторов можно выделить «сложность выстраивания политико-правовых отношений между государственными органами и предпринимательским сообществом России» [1]. Бюрократическое вмешательство в процессы предпринимательской деятельности также замедляет ее развитие. Улучшение отношений между государством и предпринимателями становится одной из важнейших задач современной политической и экономической системы страны.

В странах с развитой рыночной экономикой государственное вмешательство в социально-экономическую сферу ограничено и в основном носит косвенный характер. В отличие от этого, в России наблюдается избыточное вмешательство государственных структур в дела бизнес-сообщества, иногда принимающее форму давления со стороны государственных органов и местного управления, часто коррумпированных.

Взаимодействие между бизнесом и властью представляет собой один из ключевых аспектов современной экономической ситуации в России. Быстро меняющаяся правовая среда, изменения в экономическом климате, а также внедрение дополнительных мер поддержки предпринимателей способствовали появлению института Уполномоченного по защите прав предпринимателей. Введение этого механизма взаимодействия между бизнесом и властью можно рассматривать как ответ на запросы бизнеса о необходимости установления институционального диалога с государственными органами.

Уполномоченный по защите прав предпринимателей, или бизнес-омбудсмен, играет ключевую роль в обеспечении защиты прав в сфере предпринимательской деятельности. При осуществлении своей функции предприниматель часто сталкивается с различными проблемами, которые трудно решить самостоятельно, и в таких случаях бизнес-омбудсмен может оказать помощь.

Создание института бизнес-омбудсмана позволило предпринимателям чувствовать себя более защищенными и предоставило возможность восстановления нарушенных прав до судебного разбирательства, а также разрешения конфликтов между бизнесом и властью. Институт Уполномоченного по защите прав предпринимателей в России взял за основу передовой опыт западных стран, что было признано как положительный опыт для его внедрения.

Создание института бизнес-омбудсмана было обусловлено современными экономическими условиями, когда предприниматели нуждались в дополнительной защите. Для придания правового статуса бизнес-омбудсмену был принят Федеральный закон «Об уполномоченных по защите прав предпринимателей в Российской Федерации».

Внедрение данного института стало необходимым, так как предприниматели не всегда обладают достаточными знаниями о том, как защитить или восстановить свои нарушенные права в процессе своей деятельности. Кроме того, административные и бюрократические препятствия со стороны государственных органов и их представителей негативно сказываются на развитии предпринимательства.

В настоящее время институт бизнес-омбудсмана находится в стадии активного развития, и с учетом имеющегося опыта совершенствование правовой базы представляется актуальным.

Конституционно-правовой статус бизнес-омбудсмана определяется набором прав и свобод, гарантированных Конституцией РФ, а также обязанностями. Этот статус вклю-

чает в себя цели, задачи и полномочия, направленные на максимальное обеспечение экономических прав и свобод, а также развитие государственно-частного партнерства.

Последний опыт свидетельствует о росте значимости уполномоченных в разрешении конфликтов, возникающих не только между предпринимателями и государственными органами, но и между участниками бизнес-сообщества.

Одним из приоритетов деятельности Уполномоченного по защите прав предпринимателей является выявление причин и условий нарушений прав и законных интересов предпринимателей, а также формулирование предложений по их устранению и улучшению правового регулирования.

Независимость бизнес-омбудсмена от органов государственной власти должна обеспечиваться процедурой учета мнения бизнес-сообщества. При этом не раскрывается ни понятие «бизнес-сообщества», ни порядок учета его мнения, что превращает данную норму права в простую констатирующую норму, которая может быть истолкована в разных ситуациях по-разному. Степень реализации независимости может определяться соотношением влияния органов власти, федерального уполномоченного и бизнес-сообщества, и в современных условиях, вероятно, было бы более уместно говорить о некоем балансе интересов бизнеса и власти [2].

Из-за отсутствия четкого законодательного определения понятия «бизнес-сообщество» не всегда возможно учитывать его мнение. Неясно, кто именно считается частью бизнес-сообщества. Например, В. А. Фадеева предлагает, чтобы кандидатуру бизнес-омбудсмена согласовывала Торгово-промышленная палата РФ как организация, представляющая интересы предпринимателей в диалоге с властью [3]. Торгово-промышленные палаты способствуют развитию отечественной экономики и созданию благоприятных условий для бизнеса, а также развитию торгово-экономических связей.

На пост бизнес-омбудсмена был назначен Борис Титов. Согласно действующему законодательству, он не может быть избран на эту должность более двух сроков подряд. В настоящее время ситуация с бизнес-омбудсменом в России такова, что его срок полномочий истек в июне 2022 г., но на его должность до сих пор не был назначен новый кандидат. Кремль продлил срок полномочий Б. Титова. Б. Титов подчеркивает важность этого института, представляя свою работу и работу своего аппарата в ежегодных отчетах и определяя перспективы его развития. Он отмечает, что его должен сменить предприниматель, который не просто высказывает позицию перед властью, а действует на деле.

Глава Российского союза промышленников и предпринимателей, Александр Шохин, выразил беспокойство относительно затягивания процесса назначения бизнес-омбудсмена. Он отметил, что дальнейшая задержка может привести к признанию этой должности ненужной. Тем не менее, деятельность Уполномоченного по защите прав предпринимателей востребована бизнесом, и многие предприниматели находят в его помощи защиту своих прав и решение проблем, с которыми они сталкиваются в своей деятельности. Поэтому мы надеемся, что назначение нового бизнес-омбудсмена лишь вопрос времени.

Данный исследовательский проект выделяет выводы, представленные Федеральной службой охраны России в результате социологического исследования на тему «Экспертное заключение о защите прав предпринимателей», в рамках которого учитывается мнение более 880 экспертов из 38 регионов Российской Федерации. Среди экспертов выделяются владельцы и топ-менеджеры средних и малых предприятий, а также сотрудники прокуратуры, судебские и юридические работники, правозащитники и ученые-правоведы.

Исследование подчеркнуло, что более 76% респондентов считают, что ведение бизнеса в России несет определенные риски, и что российское законодательство не обеспечивает достаточных механизмов и гарантий защиты бизнеса от незаконного уголов-

ного преследования. Доверие к правоохранительным органам выражают менее чем 19% респондентов, а к судебной системе — менее 50% экспертов. Почти 40% опрошенных считают, что уровень коррупции в последний год практически не изменился. Кроме того, 75% предпринимателей, принявших участие в опросе, считают недостаточно эффективным действие правоохранительных органов в области борьбы с коррупцией.

Уполномоченный ежегодно представляет Президенту РФ отчет, содержащий основные результаты своей работы. В этом отчете также содержится оценка условий для ведения бизнеса в России и предложения по совершенствованию действующего законодательства. Отчет обязательно публикуется на официальном сайте бизнес-омбудсмана (<http://ombudsmanbiz.ru>), а также в «Российской газете».

По данным ежегодного доклада, в 2023 г. к бизнес-омбудсмену в центральный аппарат обратились 25 341 человек.

Классификация обращений:

- 30,3% — незаконное уголовное преследование;
- 23,5% — в сфере малого и среднего бизнеса;
- 9,2% — в сфере земельно-имущественных отношений;
- 5,1% — в сфере налогов;
- 4,2% — в жилищной сфере и ЖКХ;
- 2,9% — по рынку финансовых услуг;
- 2,5% — в таможенной сфере;
- 2,1% — по вопросам технического регулирования и лицензирования;
- 2,1% — в сфере природопользования и экологии;
- 2,1% — по исполнению судебных решений;
- 16% — по иным вопросам.

Количество обращений в 2022 г. было 20 845.

Классификация обращений:

- 30,6% — незаконное уголовное преследование;
- 12,4% — в сфере земельно-имущественных отношений;
- 9,4% — торговля;
- 8,2% — в сфере малого и среднего бизнеса;
- 7,8% — в жилищной сфере и ЖКХ;
- 5,7% — в сфере налогов; 2,1% — госзаказ;
- 2,1% — финансовые услуги;
- 2,1% — по исполнению судебных решений; 1,8% — транспорт;
- 1,7% — в таможенной сфере;
- 1,2% — в сфере природопользования и экологии;
- 1,1% — по вопросам технического регулирования и лицензирования;
- 13,8% — по иным вопросам.

Между тем исходя из данных отчетов, следует отметить, что доля обращений увеличивается непропорционально — в первую очередь из года в год стремительно растет статистика обращений к региональным уполномоченным. Так, из общего объема обращений в 2022 г. на центральный аппарат Уполномоченного приходилось 20 845 обращений, на региональные — 100 026, в 2023 г. — 25 341 и 125 367 соответственно. При этом следует отметить, что количество обращений увеличилось, что свидетельствует о доверии предпринимателей к данному юридическому институту. Так, если в 2014 г. в центральные и региональные органы поступило 6593 обращения, то в 2023 г. — 125 367.

Анализ ежегодных отчетов федерального бизнес-омбудсмана предоставляет возможность сделать выводы о результативности его работы и значимости данного института. В отчете, представленном Президенту РФ, отмечается необходимость перехода к прямому финансированию государственного органа «Уполномоченный при Пре-

зиденте РФ по защите прав предпринимателей и его рабочий аппарат», исключив финансовую поддержку от Аппарата Общественной палаты РФ. Это предполагает реализацию необходимых шагов для дальнейшего развития института уполномоченных.

Что касается взаимодействия с предпринимателями и органами власти, то следует выделить такие мероприятия, как регулярные приемы предпринимателей, заседания совещательных органов, рабочие группы при уполномоченных с участием региональных и местных властей, а также общественных предпринимательских организаций, круглые столы, вебинары по актуальным вопросам защиты прав бизнеса. В рамках этих мероприятий было проведено 8050 образовательных событий, на которых обучились 617 220 предпринимателей.

Результаты работы межведомственной рабочей группы в период с 2012 по 2023 г. могут быть представлены следующим образом: было проведено 57 заседаний, рассмотрено 239 обращений в защиту прав бизнеса, из которых по 71 обращению был достигнут положительный результат.

Институт уполномоченных действует во всех 85 субъектах РФ. Например, в Пензенской области действует Уполномоченный по защите прав предпринимателей на основании Закона Пензенской области от 29 августа 2013 г. № 2420-ЗПО. В настоящее время основными проблемами бизнеса в этом регионе являются: проблемы правового регулирования вопроса размещения нестационарных торговых объектов, а также несоответствие ограничительных мер, связанных с распространением коронавирусной инфекции, фактической ситуации.

Таким образом, институт Уполномоченного по защите прав предпринимателей нуждается в дальнейшем развитии и совершенствовании. Существует ряд вопросов, касающихся конституционно-правового статуса бизнес-омбудсмена, которые требуют решения путем внесения изменений как в федеральное законодательство, так и в законодательство субъектов Российской Федерации.

Несмотря на это, уже сегодня очевидно, что Уполномоченный по защите прав предпринимателей является главным и имеющим особое значение государственным органом для современного развития конституционно-правового положения Российской Федерации.

Литература

1. Фадеева, В. А. Конституционно-правовой статус Уполномоченного при Президенте Российской Федерации по защите прав предпринимателей : дис. ... канд. юрид. наук. — Саратов, 2016.
2. Салохидинова, С. М. Уполномоченный по защите прав предпринимателей // Правовая жизнь. — 2015. — № 3 (11). — С. 60—70.
3. Фадеева, В. А. Некоторые аспекты конституционно-правового статуса института уполномоченного по защите прав предпринимателей в России // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). — 2021. — № 4 (80). — С. 230—235.

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

Правовые предпосылки для признания морской буксировки спасанием

Аннотация. Переход буксировки из простой морской в спасательную является дискуссионным вопросом: будет ли буксировка признана судом / страховщиком / иной организацией спасанием или простой буксировкой. В статье рассмотрены международные конвенции, регулирующие вопросы спасания, и проведены параллели с российским законодательством. Выделен главный критерий признания буксировки спасанием — наличие опасности. В страховом процессе решение о признании факта наличия опасности остается на усмотрение страховой организации. При этом позиция судовладельца и спасателя зачастую не совпадает с мнением страховщика, что приводит к необходимости решения данного вопроса в суде.

Ключевые слова: страхование средств водного транспорта; опасность; страховой случай; спасание судов; специальная компенсация спасателям; морская буксировка.

Морское страхование относится к специальным видам страхования (ст. 970 ГК РФ), в связи с этим взаимоотношения сторон договора морского страхования регулируются прежде всего КТМ РФ, а именно гл. 15 — Договор морского страхования.

Одним из видов морского страхования является страхование средств водного транспорта — страхование судна: корпуса, машин и оборудования, которое призвано защитить судовладельцев от ряда рисков, связанных с повреждениями и утратой имущества. Существуют различные варианты страхования, отличающиеся полнотой покрытия: на случай полной гибели судна (включая конструктивную гибель), повреждения корпуса или поломок машин и оборудования, а также от ряда сопутствующих рисков, таких как потеря фрахта, военные риски, и проч.

Страхование судна от риска полной гибели (включая конструктивную гибель судна) обычно предполагает включение в покрытие также необходимых и целесообразных расходов по спасанию судна. Как отмечает В. В. Шутенко в «Морском страховании», это соответствует принципу возмещения страхователю расходов, понесенных в связи с усилиями по предотвращению и уменьшению убытков. Спасание судна (в отличие от спасания жизни на море) осуществляется на договорной коммерческой основе и оплачивается исходя из разумной оценки стоимости спасенного имущества, усилий, расходов и рисков спасателей [1, стр. 37]. Какой экономический смысл заложен в страховании расходов по спасанию терпящего бедствие судна? Без включения в покрытие вышеупомянутых расходов страхование становится нецелесообразным, так как при угрозе гибели судну страхователю выгоднее не предпринимать никаких действий по спасанию, а позволить имуществу погибнуть, так как за это он получит возмещение от страховой компании в отличие от расходов по спасанию. Для страховой организации же экономически целесообразнее предотвратить гибель судна и оплатить спасательную операцию, нежели выплачивать полную стоимость погибшего имущества, так как обычно стоимость спасания оказывается существенно ниже стоимости застрахованного объекта.

Согласно п. 2.1 ст. 337 КТМ РФ спасательной операцией является любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных водах или в любых других водах. Таким образом, ключевым признаком спасания как комплекса мероприятий, яв-

ляется наличие опасности, грозящей судну, то есть реальность его полной гибели. Значит, опасность в контексте спасательной операции и страхования — это риск наступления полной гибели судна.

Признаками наличия опасности считаются:

— существенное нарушение нормальной эксплуатации судна, устранение которого невозможно собственными силами экипажа;

— реальное существование значительной вероятности наступления неблагоприятных материальных последствий (гибель или повреждение имущества).

Невозможность устранения нарушений может быть как абсолютной, так и относительной. Абсолютная невозможность означает, что экипаж судна не в состоянии устранить аварию самостоятельно, сколько бы времени ни прошло и какие бы действия он не предпринимал. При относительной невозможности устранения аварии у экипажа есть выбор между помощью спасателей и чрезвычайными действиями, которые позволяют ему устранить нарушения самостоятельно.

Спасанием является комплекс мероприятий, направленных на предотвращение гибели судна, таких как буксировка, высадка аварийной партии, откачка воды и проч. Одним из важнейших мероприятий этого перечня является доставка (буксировка) судна в безопасный порт-убежище.

Вместе с тем ст. 225 КТМ РФ дает определение договора буксировки: по договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка). Таким образом, морская буксировка не предполагает наличия опасности, грозящей судну.

В качестве примеров морской буксировки можно привести следующие мероприятия:

— подводка судна на буксире к причалу;

— буксировка обездвиженного судна, находящегося в ремонте, с одной верфи на другую в простых погодных условиях при отсутствии какой-либо опасности для судна;

— аварийная буксировка (перемещение аварийного судна без наличия опасности для него);

— буксировка судна на слом и проч.

Буксировка судна, если она не заявлялась при заключении договора страхования, является существенным изменением в риске, поэтому должна быть обязательно согласована со страховщиком. Без получения подтверждения от страховой организации убытки, произошедшие во время буксировки судна, договором страхования покрываться не будут. При этом следует отметить, что существенными изменениями в риске не считаются случаи, когда застрахованное судно идет на буксире, в ходе спасательной операции. Отсюда возникает вопрос, когда именно морская буксировка становится спасательной операцией.

Переход буксировки из простой морской в спасательную является дискуссионным вопросом: будет ли буксировка признана судом / страховщиком / иной организацией спасанием или простой буксировкой.

Началом международно-правового регулирования вопросов спасания судов принято считать принятие Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 г. Статья 4 вышеуказанной Конвенции устанавливала: буксир не имеет права на вознаграждение за оказание помощи или спасание буксируемого им судна или его груза, разве бы он оказал исключительные услуги, которые не могут быть рассматриваемы как исполнение договора буксирования. То есть буксир не имел права на спасательное вознаграждение, если буксировка не являлась спасанием, а значит, услуги буксира не носили чрезвычайного характера. Важным кри-

терием спасания, согласно ст. 8 той же Конвенции, являлся достигнутый успех, то есть «нет спасания — нет вознаграждения».

Вышеуказанный принцип оказался совершенно неприемлемым для случаев спасания танкеров и судов, перевозящих опасные вещества. Традиционное спасательное право не позволяло вознаграждать спасателей, которым не удавалось спасти танкер, груженный нефтью, или газозов, но удавалось предотвратить значительные нефтяные разливы или устранить значительное химическое заражение [2, стр. 387].

Решением этой проблемы стали пересмотр международных правил, содержащихся в Конвенции 1910 г., и принятие Международной конвенции о спасении 1989 г. (вступила в силу 14 июля 1996 г.). Для Российской Федерации Конвенция вступила в силу 25 мая 2000 г. и была инкорпорирована в КТМ РФ: гл. XX почти целиком дублирует положения Конвенции.

Статья 12 (п. 2) данной Конвенции (в КТМ РФ — ст. 341, п.2), опираясь на положения Конвенции 1910 г., по-прежнему говорит о том, что никакая выплата не полагается, если спасательные операции не имели полезного результата. Статья 13 (в КТМ РФ — статья 342) фиксирует расширенный перечень критериев установления вознаграждения, одним из которых остается степень успеха, достигнутого спасателями. Отступление от принципа «нет спасания — нет вознаграждения» предусмотрено ст. 14 (в КТМ РФ — ст. 343), которая говорит о специальной компенсации: если спасатель осуществил спасательные операции в отношении судна, которое само по себе или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде, и не смог заработать вознаграждение в соответствии с озвученными конвенцией критериями, по крайней мере равное специальной компенсации, он имеет право на получение от владельца этого судна специальной компенсации, равной расходам спасателя. Таким образом, специальная компенсация гарантирует возмещение расходов и мотивирует спасателей браться за операции с минимальной вероятностью благоприятного исхода, что позволяет уменьшить ущерб для окружающей среды, как если бы судно было оставлено без помощи. Расходы, связанные с выплатой специальной компенсации спасателям, ложатся только на владельца судна, находящегося в опасности, и покрываются по договору страхования гражданской ответственности перед третьими лицами (P&I).

Правовые предпосылки для признания морской буксировки спасанием создают международные нормы и принципы, контекст спасательных операций, а также национальное законодательство. Эти предпосылки обеспечивают рамки и руководство для правового признания морской буксировки спасанием в интересах спасения имущества и защиты окружающей среды.

В соответствии с положениями КТМ РФ, которые сформулированы на основании Конвенции 1989 г., буксировка может быть признана спасанием только при наличии опасности для судна. В этом и есть главный дискуссионный вопрос — наличие опасности для судна. В страховом процессе решение о признании факта наличия опасности остается на усмотрение страховой организации (так как вопрос напрямую связан с выплатой возмещения). При этом позиция судовладельца и спасателя зачастую не совпадает с мнением страховщика, что приводит к необходимости решения данного вопроса в суде.

В качестве примера рассмотрим происшествие в порту Дудинка с одним из судов при следовании в ледовых условиях. Судно было застраховано в одной из страховых компаний на ограниченных условиях без рисков поломки машин и оборудования, однако необходимые и целесообразно понесенные расходы по спасанию судна также подлежали возмещению.

Хронология событий:

— В апреле судно вышло из порта Мурманск, следуя за ледоколом, с назначением к месту выгрузки в порту Дудинка на реке Енисей.

— Во время движения произошла аварийная остановка главного двигателя, судно продолжило движение на буксире вплотную за ледоколом.

— Судно благополучно прибыло на рейд порта Дудинка, был составлен план ремонта, в ожидании деталей часть механизмов судна была разобрана.

— До истечения согласованного срока ремонта от администрации порта Дудинка судну поступило требование покинуть порт ввиду приближающегося паводка и угрозы затопления причала (распоряжение капитана порта «Об окончании периода ледокольных проводок»). Выполнить ремонт до начала паводка не представлялось возможным, судно во время возникшей опасной ситуации было немореходно и не могло покинуть порт своим ходом. Остаться в порту или на рейде судно также не могло из-за угрозы его гибели в результате ледохода и поднятия уровня воды. Требовалось срочно организовать буксировку судна в безопасный порт. Ближайшим безопасным портом, доступным на момент рассматриваемых событий, оказался порт Мурманск.

— Судовладелец оперативно направил страховщику уведомление с информацией о создавшейся ситуации с судном в порту Дудинка, которая отвечала всем признакам страхового случая в отношении застрахованного риска — возмещение расходов по спасанию судна.

— От страховщика был получен ответ следующего содержания: «Страхователю рекомендуется принимать все меры по минимизации убытков, а также действовать разумно и осмотрительно, в том числе, как он мог бы действовать, если бы не был застрахован».

— В связи с нарастающим уровнем опасности для судна и его экипажа судовладелец принял решение о начале спасательной операции, которая была успешно реализована. По факту проведения спасательной операции судовладелец направил страховщику заявление о выплате страхового возмещения.

Страховщик отказался признать расходы по спасанию, поставив под сомнение заявление, что существовала реальная опасность, угрожавшая судну, экипажу или объектам морской инфраструктуры. А если она и была, то необходимо было необходимо установить момент начала и прекращения. Страховщик подтвердил, что, исходя из обстоятельств дела, можно заключить, что угроза повреждения судна и объектов морской инфраструктуры не исключалась, именно поэтому капитан порта Дудинка издал уведомил о начале паводкового периода и издал распоряжение о необходимости покинуть акваторию порта в качестве меры по предупреждению наступления неблагоприятных последствий. Вместе с тем, по мнению страховой компании, проводилась «аварийная буксировка» судна, а не «спасательная операция»: к моменту осуществления буксировки опасность судну в виде ожидаемого в ближайшем будущем ледохода на реке Енисей еще не наступила, следовательно, услуги по буксировке судна нельзя отнести к расходам на спасание.

Дело было передано в суд. Арбитражный суд (во второй инстанции) встал на сторону судовладельца: реальная опасность судна в связи с идущим ледоходом на реке Енисей и появлением признаков о начале в любой момент движения льда в районе порта Дудинка, угрожавшая судна, экипажу и объектам морской инфраструктуры была подтверждена рядом документов, в том числе распоряжением капитана порта Дудинка «Об окончании периода ледокольных проводок». Оставление обездвиженного судна в море могло с высокой долей вероятности явиться причиной его гибели, а также могло создать непосредственную опасность судоходству в районе нахождения судна. Если бы судно, лишенное возможности передвигаться, было бы застигнуто ледоходом, то с высокой долей вероятности оно было бы выдавлено льдом на мель, либо же корпус судна получил бы повреждения от воздействия льда. Доставка в безопасный порт была единственным возможным способом избежать потенциальной гибели и минимизировать вероятные потери судовладельца, действия буксира были исключительными, был до-

стигнут полезный результат, следовательно, проведенная буксировка являлась спасением. Таким образом, спасательная операция по буксировке судна из порта Дудинка в порт Мурманск была направлена на предотвращение убытков в виде гибели или повреждения судна в результате паводка (посадки судна на мель, контакта со льдом или грунтом), значит, понесенные расходы являлись необходимыми и целесообразными расходами по спасению судна.

Резюмируя вышеизложенное, делаем следующий вывод, при принятии решения о признании (либо непризнании) буксировки спасением необходимо отталкиваться от определения и смысла буксировки. Если данное мероприятие готовится заблаговременно без наличия опасности для буксируемого объекта, то идет речь об исполнении договора буксировки. Если буксир привлекается в связи с необходимостью буксировки судна в безопасный порт при наличии опасности для буксируемого объекта, то мы можем говорить о спасении.

Литература

1. Шутенко, В. В. Морское страхование. Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). Выпуск 4. — Санкт-Петербург : Информационный центр «ВЫБОР», 2004.
2. Гуцуляк, В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). — Москва : Граница, 2017.

Федоров А. А.,
ООО «Качественная юридическая помощь» (г. Чита)

Федорова Е. П.,
кандидат психологических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Некоторые вопросы сохранения экологии морской среды (международно-правовой аспект)

Аннотация. В статье исследуются международно-правовые акты в сфере защиты и сохранения морской среды. Проводится анализ мер по недопущению загрязнения моря с судов и предотвращению радиоактивного заражения океана.

Ключевые слова: Мировой океан; загрязнение морской среды; сохранение морской среды; международное соглашение.

Человек — не пассивный продукт среды. Человек действует целеустремленно, тем самым преобразует окружающую среду, которая в свою очередь также влияет на человека. Мировой океан имеет весомое значение в формировании биосферы Земли и теплового баланса всей планеты. Это огромный резервуар, являющейся «поглотителем» углекислоты и производителем 70% кислорода поступающего в атмосферу и вырабатывается в процессе фотосинтеза планктоном. Океан играет ключевую роль в поддержании устойчивого равновесия климата и окружающей среды. В результате интенсивного использования странами пространства Мирового океана очевидно, что проблема защиты окружающей среды относится к числу новых вызовов и угроз в международном морском праве.

Особенный ущерб морской среде наносят аварии при морских перевозках. Около 7 тыс. танкеров ежегодно перевозят более половины потребляемого объема в мире нефти (что составляет около 45% грузов перевозимых по морским путям). Бесконтрольное использование океана в привело к достижению предела возможности его самоочищения и человечество поставлено перед необходимостью ликвидации нанесенного ущерба. В решении проблем использования Мирового океана все большее значение приобретает международно-правовой аспект. Совершенствование международно-правового регулирования сферы использования океана является объективной необходимостью.

В защиту морской среды заключены ряд мировых соглашений, которые направлены на предотвращение загрязнения моря. Одним из первых — Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью, который запрещает слив нефти или нефтяной смеси с судов. Однако данная Международная конвенция не смогла решить всех проблем загрязнения, т.к. регулировала вопросы предотвращения загрязнения нефтью. В развитие этому был разработана Конвенция МАРПОЛ 1973 (Лондон 2 ноября 1973 г.), в которой зафиксировали запрет на сброс любых ядовитых веществ, включая нефть, ядовитые вещества, включая мусор, сточные воды со всех типов судов, кроме военных кораблей и судов, используемых на некоммерческой службе. Согласно Конвенции сброс опасных веществ полностью запрещен в ряде особых районов: Черное, Средиземное, Балтийское, Красное, Карибское и Северное моря, заливы — Персидский и Карибский.

В 1982 г. принята Конвенция ООН по морскому праву (ратифицирована Федеральным законом от 26 февраля 1997 г. № 30-ФЗ), где установлена прямая обязанность государств защищать и сохранять морскую среду, в соответствии с законами государства

участника. Государство должно принимать необходимые меры, чтобы его суда, выходящие в море, отвечали международным стандартам, а члены экипажей судов должны быть ознакомлены с международными правилами охраны морской среды от загрязнения. В связи с ратификацией Россией в 1997 г. Конвенции 1982 г. ее положения, особенно по вопросам защиты и сохранения морской среды, нашли отражение в Федеральных законах «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации», «О континентальном шельфе Российской Федерации».

Остро стоит вопрос о радиоактивном заражении морской среды. В 1963 г. заключен Московский Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, космическом пространстве и под водой. В соответствии с этим Договором каждое государство участник обязано запретить и предотвращать, а также не проводить любые испытания ядерного оружия и любые другие ядерные взрывы в атмосфере, космическом пространстве, территориальном и открытом морях. Важным международным актом, направленным на предотвращение радиоактивного заражения морской среды считается Договор 1971 г. о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного и других видов оружия массового уничтожения. Статья 1 этого Договора предусматривает недопустимость размещения на дне морей и океанов и в его недрах за пределами территориального моря ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения, пусковых установок и любых иных устройств, предназначенных для хранения, испытания или применения такого оружия.

Международно-правовому регулированию подлежит вопрос предотвращения радиоактивного заражения морской среды в результате эксплуатации морских судов с ядерными энергетическими установками, а также перевозки радиоактивных веществ морем. В их числе Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. с изменениями, внесенными Протоколом 1988 года (СОЛАС-74), Брюссельская конвенция 1962 г. об ответственности операторов ядерных судов, Брюссельская и Венская конвенции 1963 г. о гражданской ответственности за ядерный ущерб, Брюссельская конвенция 1971 г. о гражданской ответственности в области морских перевозок расщепляющихся материалов. В Конвенции (СОЛАС-74) содержится глава о судах, действующих на ядерном топливе, в которой предусмотрена обязанность государств ядерного судна принять целый комплекс мер для предотвращения чрезмерной радиационной и другой ядерной опасности для членов экипажа, пассажиров и населения, а также для водных путей, пищевых и водных ресурсов. Так, на каждом пассажирском или грузовом ядерном судне должно быть свидетельство о безопасности, выдаваемое правительством государства флага, в котором указывается, что судно удовлетворяет требованиям Конвенции. В соответствии с гл. 12 Конвенции в случае любой аварии, которая может представлять опасность для окружающей среды, капитан ядерного судна должен немедленно информировать об этом компетентные власти того государства, в водах находится судно или к водам которого оно приближается.

В Федеральной целевой программе «Мировой океан», рассчитанной до 2031 г. закрепляется приоритет международных интересов России в Мировом океане является защита и сохранение морской среды с учетом международных обязательств [одобрена Указом Президента РФ от 17 января 1997 г. № 11]. Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» определяет правовые основы государственной политики в области охраны окружающей среды, рассчитан на обеспечение решений социально-экономических задач для сохранения благоприятной окружающей среды, биологического разнообразия и природных ресурсов в целях удовлетворения потребностей нынешнего и будущих поколений, укрепления правопорядка в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности.

В марте 2023 г. более 200 странами одобрено Соглашение об открытом море. Тем самым странам предоставляются правовые инструменты для создания морских охраняемых районов (МОР) — заповедников для защиты биоразнообразия океана, а также управления ими. МОР наложат ограничения на промысел, маршруты судоходства и разведочные работы, такие как глубоководная добыча полезных ископаемых, когда полезные ископаемые берутся с морского дна на глубине 200 м или более. Соглашение направлено на то, чтобы к концу десятилетия защитить 30% суши и моря в мире, что является целью, известной как «30 к 30», согласованной на саммите ООН по биоразнообразию в Монреале (Канада) в декабре 2022 г.

Рост качества международных правовых документов, вовлечение большего количества общественных и международных организаций в совместное решение проблем экологии океана является гарантией существования нашей цивилизации. Только так можно добиться экологической консолидации общества, мобилизовать интеллектуальный потенциал человечества в целях сохранения Мирового океана. Защита и сохранение морской среды может эффективно осуществляться только на основе сочетания международно-правового и национально-правового регулирования.

Чайникова В.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ) *

Правовая ответственность за недостоверную рекламу в интернет-пространстве

Аннотация. Предмет исследования: нормы законодательства и научные исследования в сфере информирования посредством рекламы за счет искусственного интеллекта и нейронных сетей, практическая сторона применения нейронных сетей в общественной жизни и проблемы их правового регулирования. Объект исследования: аспекты правового характера, воссоздаваемые при создании и использовании недостоверной рекламы в сетевом пространстве. Исследование научно-правовой базы по вопросу регулированию недостоверной информации задействовав нейронные сети с целью выяснения пробелов в законодательном закреплении рекламирования контента применив интернет-ресурсы и формирования путей решения проблем правового регулирования. 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 исследования нормативной базы для функционирования и развития искусственного интеллекта в Российской Федерации. Необходимость решения проблем, возникающих при проведении цифровизации и в целом, и развития искусственного интеллекта в частности, а также иных проблем, возникающих в ходе развития искусственного интеллекта.

Ключевые слова: реклама; цифровизация; правовое регулирование; интернет сети; фейк; нормативное закрепление; административное право.

На сегодняшний день процесс цифровизации развивается и распространяется по всему миру и это идет крайне высокими темпами. Поэтому стоит отметить, что отдельное место занимает интернет-пространство. Уже сейчас электронные поисковики становятся незаменимым помощником как в решении обыденных ситуаций, так и в различных вопросах масштабного характера. Наиболее инновационным направлением развития рекламного источника в мире служат сайты и интернет-приложения.

Эти проблемы возникают как у пользователей, так и у владельцев сайтов в связи с тем, что доступ к интернету возможен для каждого и количество пользователей возрастает в геометрической прогрессии. Как следствие, для специалистов в области рекламы актуальным является активизация деятельности на этой платформе. Это:

- окна и баннеры, которые необходимо закрывать, чтобы получить доступ к сайту;
- всплывающие окна;
- большое количество рекламы, не соответствующее содержанию сайта и интересам пользователей;
- анимированная реклама;
- загруженность прогрузки и самой работы процессора и т.п.

На момент возникновения и развития интернета отмечается, что задействование информационных технологий реализует множество вариаций решений, но и новые проблемы, такие как — непредсказуемые психологические эффекты информационных воздействий.

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

И главный источник влияния на общество грамотно выстроенная реклама, передающая определенное влияние на подсознание. Она может нести как и правдивую, так и недостоверную информацию. И для контроля необходима определенная правовая база, регулирующая данную сферу.

Пакет законов, запрещающих распространение и создание фейковых новостей, были приняты в марте прошлого года. Это были принятые Федеральные законы от 18 марта 2019 г. № 27-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», а также № 31-ФЗ «О внесении изменений в статью 15.3 Федерального закона “Об информации, информационных технологиях и о защите информации”».

Данные законы ограничивают распространение в интернете ту информацию, которая создают «угрозу причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу, угрозу массового нарушения порядка и общественной безопасности, угрозу создания помех функционирования или прекращения функционирования объектов жизнеобеспечения, транспортной или социальной инфраструктуры, кредитных организаций, объектов энергетики, промышленности или связи».

Федеральные законы ввели ч. 9—11 в ст. 13.15 КоАП РФ, а также предусмотрели блок ресурса, разместившего фейковую информацию, в законе «Об информации, информационных технологиях и о защите информации». Эту функцию передали Роскомнадзору.

Уже на стадии разработки законопроект вызвал резонанс. В частности, его критиковал Совет по правам человека при Президенте РФ. СПЧ указывал на противоречие между положениями двух законов: КоАП РФ предусматривает наказание за распространение заведомо недостоверной информации, а внесудебную блокировку производят «просто по факту недостоверности информации, вне зависимости от умысла распространителя».

С нашей стороны, отметим, что Федеральный закон «О рекламе» определяет, что реклама может распространяться в любой форме. Согласно ст. 3 Закона «рекламораспространитель — лицо, осуществляющее распространение рекламы любым способом, в любой форме и с использованием любых средств».

На данный момент главной проблемой являются конкретные ограничения и запреты в сетевой рекламе отсутствуют, но общие требования к рекламе, изложенные в ст. 5 Федерального закона «О рекламе», относятся и к рекламе в Интернет-пространстве. Обобщив вышеизложенное, можно заключить следующий вывод: интернет — одним из средств электросвязи общего пользования и распространения рекламы, поскольку ст. 18 Закона указывает на правовое регулирование рекламы, распространяемой по каналам электро-ресурсов. Сейчас создают множество законов и поправок, и все они нацелены на охрану и безопасность использования и ознакомления с контентом, предложением или услугами за счет рекламы в интернете.

Отметим, что ограниченное регулирование порождает не только путаницу в области гражданско-правовых отношений, но и воссоздает «фундамент» для различного характера правонарушений.

На данный момент практическое применение Федерального закона «О рекламе» к рекламе в интернете весьма проблематично. Это обосновано тем, что специальное правовое регулирование отношений в описываемой сфере несистемно и ограничено общими положениями, относящимися к распространению рекламы по сетям электросвязи (ст. 18) и не вполне отражающими особенности и принципы этого перспективного и интенсивно развивающегося канала распространения рекламы. По этой причине ограниченность в контроле и регулировании рекламы сегодня является серьезной проблемой сетевой безопасности и требует соответствующего правового регулирования, как и в области экономики.

Чайникова В.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Проблемы правового регулирования некоторых видов рекламы в сети «Интернет»

Аннотация. Предмет исследования: нормы законодательства и научные исследования в сфере информации посредством рекламы за счет социальных сетей в общественной жизни и проблемы их правового регулирования. Объект исследования: аспекты правового характера, при использовании ресурса «Интернет». Исследование по научно-правовой базы по вопросу регулирования Интернета в качестве отдельного способа распространения рекламной информации. В процессе создания статьи прослеживается использование общенаучных, частных методов, таких как: диалектический, исторический, структурно-системный, сравнительно-правовой, статистический и логический. Основные выводы исследования: выявление проблем нормативной базы в сфере рекламного регулирования в сети «Интернет». Необходимость решения проблем, возникающих при применении закона.

Ключевые слова: реклама; таргетирования реклама; правовое регулирование; интернет сеть; реклама в социальных сетях; баннерная реклама; нормативное закрепление; контекстная реклама.

В Федеральном законе «О рекламе» закреплено определение рекламы, что реклама является информацией, распространенной любым способом, в любой форме и с использованием любых средств, адресованной неопределенному кругу лиц и направленной на привлечение внимания к объекту рекламирования, формирование или поддержание интереса к нему и его продвижение на рынке.

Таргетированная реклама нарушает условие адресации информации неопределенному кругу лиц. Целью таргетированной рекламы являются пользователи, которые интересуются тем или иным товаром или услугой, являются потенциальными покупателями. Таргетирования реклама является инструментом с ее помощью рекламораспространители показывают рекламные объявления определенной категории пользователей, которые с наибольшей вероятностью заинтересуются данным объявлением, что делает ее дешевле и эффективнее. Так как, настраивая таргет можно выбрать платить за показы рекламы, клики на рекламное объявление или переходы по ссылке, а появляться рекламное объявление будет только у пользователей, которые являются потенциальными покупателями.

Этот вид рекламы начинается с регистрации пользователя в различных социальных сетях. Когда пользователь регистрируется он вводит свои личные, такие как: пол, возраст, место работы, интересы и т.д. Подключая геолокацию, социальная сеть может отследить перемещения, места, где чаще всего бываете, тем самым анализирует потребности. Таким образом таргетирования реклама нацелена определенную аудиторию, которой интересен товар, услуга и использует при это персональные данные пользователи без их согласия.

Еще одним распространенным видом рекламы нарушающая условия адресации неопределенному кругу лиц является контекстная реклама. После того как пользователь ввел запрос в поисковой системе интернета необходимый для него товар или услугу поисковая система покажет все объявления, связанные с тематикой запроса, в том чис-

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

ле и рекламы, запросы и в таких объявлениях будет пометка «рекламы». Соответственно данный вид рекламы нарушает критерий «распространения рекламы на неопределенный круг лиц», а показывает лишь тем пользователям, которые ввели запрос на определенную тему. Например, пользователь вводит в поисковую строку *Google* запрос «изучение английского». В результатах поиска получает несколько рекламных объявлений от языковых школ, разместивших рекламу.

Еще одним распестренным видом рекламы в интернете является реклама у блогеров. Блогеры имеют многочисленную аудиторию, на своих аккаунтах они выкладывают рекламные посты товаров и услуг, которые доступны неограниченному кругу лиц. Блогеру не обязательно явно рекламировать продукт, достаточно надеть на себя брендовую одежду, или рассказать о медицинской клинике этого будет достаточно мотивировать миллионы подписчиков покупать такой же продукт или услугу. На данный момент вопрос регулирования деятельности блогеров стоит наиболее остро, потому что ни Закон, ни ФАС России не определяют правовое положение блогеров. ОКВЭД поможет индустрии получить возможность влиять на доработку законов в этой сфере, но с ОКВЭД от 2023 г. так и не ввели такой вид деятельности.

Следующим популярным видом рекламы в Интернете является баннерная реклама. Она может быть анимированным изображением или текстом и представляет собой красочное и привлекающее внимание объявление. Кликая по такой рекламе, пользователь переходит на сайт для получения более подробной информации. Такую рекламу, как и контекстную, можно запустить на поисковых площадках или на определенных сайтах. Например, застройщик дорогих квартир может рассказать о своем продукте на ресурсе, который читает аудитория с высоким доходом, например на интернет-сайте РБК или *LiveJournal*.

Таким образом, подводя итоги, можно прийти к следующим выводам: 1) законодательно закрепленное определение понятия «реклама» устарело, третий признак рекламы «адресована неопределенному кругу лиц» должен быть исключен из определения, он не применим к рекламе в Интернет, так как реклама в интернет показывается только потенциальным покупателям, которых может заинтересовать рекламируемый товар или услуга; 2) необходимо законодательно закрепить понятие «блогер» и определить статус блогера, внося в ОКВЭД данный род экономической деятельности.