

**ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«ВЕСТНИК ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»
№ 3 (47) — 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>Иванова Н. А.</i> Имплементация международных правил и норм в российское законодательство в сфере внутреннего водного транспорта в современных реалиях...	4
<i>Коновалова Е. А.</i> Особенности заключения договора по итогам конкурсных процедур продажи имущества	8
<i>Макарова Я. В.</i> Проблемы правового регулирования договора поставки	13
<i>Родионов А. Д.</i> Анализ проблем судебной практики по договору строительного подряда	16
<i>Романов В. А.</i> Правовые основы и проблематика корпоративного управления в акционерных обществах	19
<i>Рублев С. А.</i> Правовое регулирование трудовых отношений экипажей морских автономных судов	24
<i>Талашкин Г. Н.</i> Историческое развитие института правового регулирования в области банкротства субъектов предпринимательской деятельности в Российской Федерации и его основные особенности	28
<i>Талашкин Г. Н.</i> Проблемы судебных споров по делам о банкротстве индивидуальных предпринимателей	32
<i>Трапезников А. А.</i> Теоретические основы цифровизации государственного управления	35
<i>Туник Е. А.</i> Особенности защиты прав потребителей в процессе становления эпохи цифровизации	39
<i>Чаус А. О.</i> Безопасность мореплавания в эру автономного судовождения: проблемы и перспективы правового регулирования	43
<i>Шалаева М. В.</i> Отдельные проблемы законодательного регулирования заключения под стражу, связанные с проблемами со здоровьем	49
<i>Шарова Е. А.</i> Специфика договора об оказании юридических услуг	53
<i>Яблонский А. О.</i> Проблематика подъема затонувших судов в Российской Федерации	55
<i>Яблонский А. О.</i> Страхование ответственности за удаление затонувших судов	59

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.

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

Имплементация международных правил и норм в российское законодательство в сфере внутреннего водного транспорта в современных реалиях

Аннотация. В статье определяется место международного законодательства в правовой системе Российского государства. В рамках исследования на основе существующих в научном сообществе точек зрения относительно интерпретации института имплементации формулируется авторское определение данной категории в сфере внутреннего водного транспорта. В статье анализируются три основные формы имплементации в сфере внутреннего водного транспорта: инкорпорация, трансформация и отсылка. Результатом исследования выступает выявление особенностей имплементации международных правил и норм в российское законодательство в сфере внутреннего водного транспорта.

Ключевые слова: имплементация; нормы международного права; внутригосударственное право; отсылка; трансформация; инкорпорация.

Международное законодательство является одним из важнейших составных элементов правовой системы Российской Федерации. Это подтверждается конституционными положениями, а именно ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации, где отмечается, что международное законодательство, включая общепризнанные нормы и принципы международного права, имеют приоритет над национальным законодательством. Между тем, на сегодняшний день, в условиях нестабильной геополитической обстановки и реализации санкционной политики, существуют факты денонсации Российской Федерацией некоторых международных конвенций и соглашений, таких как Конвенция о защите прав человека и основных свобод, Европейская конвенция о пресечении терроризма, а также иные международные соглашения и конвенции. Однако в отношении норм международного права, которые регулируют общественные отношения в сфере внутреннего водного транспорта (далее — ВВТ), требования о денонсации не распространяются.

В сфере ВВТ на международном уровне функционирует множество конвенций и соглашений, участником которых является Российская Федерация. К ним относятся Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения, Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (далее — ВВП), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по ВВП, Конвенция об обмере судов внутреннего плавания, Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания, а также иные конвенции и соглашения, действующие на территории Российской Федерации.

Присоединяясь к международным соглашениям и конвенциям в области ВВТ, Российская Федерация берет на себя обязательство по их добросовестной реализации. Реализация норм международного права на внутригосударственном уровне в теории международного публичного права получила название имплементации. Между тем нормы международного права не могут функционировать самостоятельно, поскольку они, в частности, определяют правовой статус государств в той или иной сфере. В связи

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

с этим реализация норм международного права должна подкрепляться и детализироваться национальным правом.

В научном сообществе отсутствует единое понимание института имплементации. Некоторые авторы утверждают, что имплементация представляет собой совокупность международно-правовых норм, другие отмечают, что эта категория является синонимом словам «реализация», «воплощение» [3, стр. 36]. Таким образом, имплементацию можно охарактеризовать в качестве процесса по реализации норм международного права на внутригосударственном уровне посредством включения таких норм в систему национального законодательства.

Имплементация норм международного права в сферу ВВТ является одним из важнейших направлений гармонизации действующего национального законодательства [4]. В связи с имплементацией международных соглашений и конвенций в обозначенной сфере национальное право пришло к единообразию в части определения правил следования по ВВП международного значения, правил осуществления международной перевозки различных категорий грузов ВВТ, правил регистрации и осуществления замеров судов ВВТ, а также иных правил.

Имплементация норм международного права в национальную правовую систему в сфере ВВТ может осуществляться несколькими основными способами. Первым из таких способов признается инкорпорация. В научном сообществе существует узуальное мнение относительно интерпретации инкорпорации, в том числе, у авторов нет сомнений в том, что данный способ имплементации представляет собой форму согласования международного и внутригосударственного права. Инкорпорация может быть представлена в двух основных формах. В контексте первой формы инкорпорация понимается как создание нового закона на уровне государства в целях беспрепятственной реализации норм международного права [1, стр. 144]. Некоторые авторы также утверждают, что в рамках применения инкорпорации имеет место точное воспроизведение международных норм во внутригосударственных нормах [2, стр. 176].

Так, предполагается, что вновь изданный нормативный правовой акт на национальном уровне должен полностью соответствовать по структуре и названию нормам международного права. Таким образом, часть международного договора автоматически становится частью внутригосударственного права. Особенностью инкорпорации является сохранение исходного содержания норм международного права. Что касается сферы ВВТ, то здесь примеры названной формы инкорпорации отсутствуют. Как правило, нормы международного права регулируют отдельные правоотношения, которые национальное законодательство не затрагивает либо содержит отсылочные нормы в данной области.

Вторая форма инкорпорации не предполагает создание отдельного нормативного правового акта, а состоит в непосредственном действии внутри государства норм международного права. Примером данной формы инкорпорации в сфере ВВТ является Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о судоходстве по ВВП от 28 декабря 2022 г. Еще одним примером следует признавать Будапештскую конвенцию о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям.

Вторым способом имплементации норм международного права в российское законодательство в сфере ВВТ является трансформация. Данный способ основан на принципе дуализма, который предполагает самостоятельное функционирование международного и национального права. Сущность института трансформации заключается в адаптации норм международного права особенностям правовой системы национального государства. Примеров трансформации в сфере ВВТ большое количество. Одним из таких примеров являются положения, определяющие особенности наступления ответственности перевозчика в случае утраты или повреждения груза по договору пере-

возки (ч. 2 ст. 19 Конвенции и ч. 2 ст. 796 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Трансформация является более сложным способом имплементации международных норм и правил в российское законодательство в сфере ВВТ, поскольку она предполагает учет национальных особенностей общественных отношений. К тому же, трансформация представляет собой наиболее полную и глубокую переработку норм международного права в целях реализации их на внутригосударственном уровне.

Последний способ имплементации — отсылка. Сущность данного способа заключается в том, что непосредственно сами нормы внутригосударственного права отсылают нас к международным соглашениям, конвенциям и договорам. Отсылка является наиболее распространенным способом имплементации норм международного права в российское законодательство в сфере ВВТ. Так, в ч. 2 ст. 4 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации отмечается, что Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет нормативное правовое регулирование в соответствии с международными договорами Российской Федерации. Аналогичные отсылки существуют и в иных местах данного закона (ч. 1 ст. 4.1, п. 1 ч. 1.1 ст. 7, ч. 6 ст. 9 и др.).

Использование отсылки не предполагает издание отдельного нормативного правового акта внутри страны. При этом следует подчеркнуть, что в случае применения отсылки к нормам международного права, они сохраняют свою юридическую форму и природу и не подлежат изменениям. В теории международного права существует два основных вида отсылки. Первый из них предлагаем обозначить как общая отсылка, сущность которой кроется в отсылании правоприменителя ко всему массиву норм международного права. При имплементации международных норм и правил в российское законодательство в сфере ВВТ используется именно данный вид отсылки. Практически все факты отсылок имеют следующую форму: в соответствии с международными договорами. Такой вид отсылки определяет, что общественные отношения могут регулироваться различными международными договорами, а не каким-то конкретным. В обратном случае имеет место конкретный международный договор, конвенция или соглашение (назовем такой вид отсылки частным). Примером такого вида отсылки служит п. 397 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта.

Таким образом, согласно конституционным положениям, нормы и принципы международного права имеют приоритет над внутригосударственными нормами, однако они находятся в тесном взаимодействии друг с другом. Имплементация в сфере ВВТ представляет собой форму согласования международного и внутригосударственного законодательства в сфере ВВТ, сущность которой заключается в реализации международных норм и правил, регулирующих общественные отношения в сфере ВВТ, в национальном законодательстве. Имплементация осуществляется всеми находящимися в распоряжении государства инструментами и доступными способами. В сфере ВВТ применяются три способа имплементации: инкорпорация, трансформация и отсылка. Наиболее часто в сфере ВВТ применяется отсылка, сущность которой заключается в указании национального закона на то, что такие правоотношения регулируются в соответствии с нормами международного права. Данная особенность обусловлена довольно незначительным количеством внутригосударственных нормативных правовых актов, которые регулируют общественные отношения в сфере ВВТ.

Литература

1. Головина, В. С. Имплементация международных норм: понятие и способы / В. С. Головина // Права человека: история, теория, практика: восьмая Всероссийская научно-практическая конференция: сборник научных статей. — Курск : Юго-Западный государственный университет, 2019.

2. Дорошауп, К. А. Согласование внутригосударственного права с международным / К. А. Дорошауп // Новые научные исследования: сборник статей IX Международной научно-практической конференции. — Пенза : Наука и Просвещение, 2022.
3. Кодзоева, М. М. Теоретико-правовой анализ института имплементации / М. М. Кодзоева // ExLegis: правовые исследования. — 2017. — № 4. — С. 34—38.
4. Королева, В. Д. Современное направление развития правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта / В. Д. Королева, Д. А. Юрченко // Океанский менеджмент. — 2024. — № 1 (24) // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-napravlenie-razvitiya-pravovogo-regulirovaniya-deyatelnosti-vnutrennego-vodnogo-transporta> (дата обращения: 8 августа 2024 г.).

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

Особенности заключения договора по итогам конкурсных процедур продажи имущества

Аннотация. В настоящей статье проводится анализ особенностей заключения договора по итогам конкурсных процедур продажи имущества. Выявляются ключевые аспекты организации процедуры конкурсной продажи имущества, анализируются права и обязанности победителя конкурса, рассматриваются виды ответственности, наступающей для исполнителя договора при нарушении условий поставки имущества.

Ключевые слова: государственный (муниципальный) заказчик; исполнитель; размещение заказа; поставщик; юридическая ответственность.

Заключение договора в целях обеспечения государственных или муниципальных нужд производится по результатам аукциона, конкурса или запроса котировок в обязательном порядке. Правовой основой данного института является Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Настоящий закон своей целью поставил существенное повышение качества обеспечения государственных (муниципальных) нужд за счет реализации системного подхода к заключению и исполнению контрактов, повышения прозрачности процесса проведения торгов, заимствования международного опыта обеспечения государственных и муниципальных нужд.

Заключение договора по итогам конкурсных процедур отличается рядом особенностей, нехарактерных для других видов договоров. В первую очередь, это проявляется в использовании информационных технологий уже на этапе размещения предложения о закупке товаров (работ, услуг). Между тем, некоторые виды договоров поставки (например, посредством запроса котировок) могут быть осуществлены и в простой письменной форме.

В случае проведения конкурса в электронной форме государственный или муниципальный орган должен подготовить извещение, которое включает в себя:

- информацию о заказчике с адресом, телефонами ответственных лиц, адресом электронной почты;
- информацию о закупке: какие товары, работы или услуги требуется предоставить; каков способ определения поставщика; размер начальной (минимальной) цены контракта, источник финансирования;
- условия исполнения контракта: место, куда должны быть поставлены товары, или где производится оказание услуг или выполнение работ; срок исполнения;
- требования к участнику закупки;
- сведения о преимуществах, предоставляемых участникам закупки;
- иные необходимые сведения (например, информация о возможности отказаться от выполнения контракта в одностороннем порядке).

После размещения закупки в Единой информационной системе (ЕИС) государственный или муниципальный орган рассматривает поступившие заявки от потенциальных исполнителей контракта. В некоторых случаях заявки отклоняются без их рассмотрения, например:

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

— если участник закупки не представил необходимые документы, указанные в извещении;

— если представленные документы не соответствуют предъявленным требованиям;

— если сам участник закупки не соответствует требованиям к лицам, которые могут оказывать услуги, выполнять работы и поставлять товары для государственных и муниципальных нужд;

— если в заявке выявлена недостоверная информация.

Победителем в конкурсной системе становится участник, предложивший наименьшую цену и соответствующий всем другим требованиям, предъявляемым к участникам закупок. Выбор победителя оформляется протоколом, формируемым на электронной площадке. Протокол подписывается членами закупочной комиссии и уполномоченным представителем государственного или муниципального органа. Подписи совершаются в электронном виде.

В течение одного часа с момента окончания процедуры проведения продажи в электронной форме на электронной площадке, на которой проводилась продажа в электронной форме, размещаются:

1) наименование имущества и иные позволяющие его индивидуализировать сведения (спецификация лота);

2) цена сделки приватизации;

3) имя физического лица или наименование юридического лица — победителя торгов.

С победителем конкурса в обязательном порядке должен быть заключен государственный (муниципальный) контракт. Для этого также используется функционал ЕИС. Процедура заключения контракта предполагает обязательную подпись контракта сторонами с использованием информационных технологий, а также размещение на электронной площадке проекта договора и документов, подтверждающих обеспечение исполнения контракта.

Законодательство, регулирующее проведение конкурсов, устанавливает ряд требований к форме и порядку оплаты совершенной сделки. В первую очередь, должны быть соблюдены требования к средствам платежа. Согласно статье 34 Закона о приватизации, продажа государственного имущества может осуществляться только за валюту Российской Федерации. Исключение составляют случаи, когда продажа имущества осуществляется за пределами Российской Федерации, что является основанием для оплаты в иностранной валюте.

Далее, закон допускает оплату имущества в рассрочку, хотя основным способом приобретения является единовременная оплата по факту совершения сделки. Оплата в рассрочку допускается в случае, когда имущество выставлено на продажу без объявления цены. Срок для внесения платежа в полном объеме установлен в один год, при этом в информационном сообщении, размещаемом в единой информационной системе, отражается факт предоставления рассрочки, срок и порядок внесения платежей.

Интересно отметить, что в случае предоставления рассрочки на сумму, определенную в качестве остатка по платежам, начисляются проценты согласно ставке рефинансирования Центробанка, с уменьшением данной ставки до одной третьей. На текущий момент ставка рефинансирования составляет 16% годовых. Следовательно, проценты по платежам взимаются по ставке 5,33% годовых. При этом покупатель имущества вправе не дожидаться окончания срока внесения платежей, а внести оставшуюся часть задолженности досрочно.

Приобретение государственного имущества в рассрочку не влияет на факт перехода имущества в собственность покупателя, однако данное имущество признается находящимся в залоге, на это имущество накладывается обременение. Такой залог не тре-

бует составления отдельного документа, поскольку он возникает в силу закона. Кредитор в случае невыполнения должником своих обязательств по выплате денежных средств за приобретенное имущество получает право на изъятие данного имущества в судебном порядке, а также на взыскание убытков, причиненных неисполнением договора купли-продажи.

Иными словами, обязательством должника является внесение всей обусловленной договором купли-продажи государственного имущества цены сделки, а залог имущества является формой обеспечения исполнения финансовых обязательств должника перед его кредитором. Условия такого залога прописываются непосредственно в договоре, заключаемом по итогам сделки.

Следует отметить, что по результатам заключения государственного контракта у поставщика товаров, работ или услуг возникает ряд обязанностей, неисполнение которых влечет наступление не только гражданско-правовой, но и административной ответственности, что характерно только для института поставки товаров для государственных и муниципальных нужд.

Так, согласно материалам одного из дел, руководитель учреждения был привлечен к административной ответственности за нарушение условий государственного контракта, а именно — за непоставку товара в срок.

В жалобе истец указал, что согласовал с государственным заказчиком новый срок поставки посредством устной договоренности. Однако суд указал, что при отсутствии каких-либо доказательств согласования сроков изменения поставки путем обмена документами по факсимильной или электронной связи, устные переговоры сторон о возможности внесения изменений в ранее заключенный договор нельзя признать в качестве согласования условий изменения сроков поставки товара.

В этой связи привлечение к административной ответственности было признано законным и обоснованным [решение Алтайского краевого суда от 26 ноября 2019 г. № 21-842/2019 по делу № 21-842/2019].

По другому делу руководитель ООО Ш. была привлечена к гражданско-правовой и административной ответственности по ч. 1 ст. 14.55 КоАП РФ с назначением штрафа в размере 30 тысяч рублей. Основанием для привлечения лица к административной ответственности стало нарушение условий государственного контракта в рамках выполнения оборонного заказа.

Ш. обратилась в суд с жалобой, указав, что административное правонарушение в сфере государственного оборонного заказа совершено ей впервые, ООО является субъектом малого и среднего предпринимательства (микропредприятие), просрочка поставки товара составила всего 8 календарных дней, при этом, товар был поставлен Поставщиком и принят Покупателем в полном объеме без замечаний.

Поставленная ООО по Государственному контракту продукция не относится к стратегически важным товарам и ресурсам. Соответственно, незначительная задержка в ее поставке не создала угрозы безопасности государства и охраняемым общественным отношениям. Просила вышеуказанное постановление изменить.

Однако суд, рассмотрев материалы дела, указал, что факт нарушения директором ООО Ш. пункта 12 ч. 1 ст. 8 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 275-ФЗ «О государственном оборонном заказе» подтвержден материалами дела и в ходе данного судебного заседания ей не оспаривался. Действия Ш. правильно квалифицированы по ч. 1 ст. 14.55 КоАП РФ, в связи с чем жалоба удовлетворению не подлежит [решение Коминтерновского районного суда г. Воронежа от 9 июля 2020 г. № 12-191/2020 по делу № 12-191/2020].

Как видно из приведенных примеров, заключение государственного контракта в обязательном порядке является гарантией для поставщика товаров, работ или услуг исполнения договора и его условий, поскольку в качестве гаранта выступает государ-

ство или муниципальное образование, т.е. орган публичной власти. Между тем исполнителям подобных договоров следует учитывать, что для них наступает повышенная юридическая ответственность, поскольку при нарушении условий поставки виновное лицо будет привлечено не только к гражданско-правовой ответственности, но и к административной ответственности. Таким способом законодатель достигает следующих целей:

- создает условия для своевременного и полного удовлетворения потребностей государственного (муниципального) заказчика в поставке определенных товаров, работ, услуг с необходимыми показателями цены, качества и надежности;

- развивает добросовестную конкуренцию среди потенциальных участников договорных правоотношений, способных поставлять требуемые товары, выполнять работы, оказывать услуги для государственных или муниципальных нужд;

- предотвращает проявления злоупотреблений со стороны поставщика.

Справедливости ради необходимо отметить, что со стороны государственного (муниципального) заказчика также возможны различные нарушения на этапах размещения заказа, выбора поставщика, исполнения контракта. К таким нарушениям относятся:

- создание режима наибольшего благоприятствования конкретному поставщику;

- заключение контрактов на заведомо невыгодных для заказчика условиях;

- завышение реальной стоимости поставляемой продукции;

- нарушение условий размещения информации о приобретаемой продукции;

- содержание в конкурсной документации требований, не предусмотренных законом и ряд других нарушений.

Выявление подобных нарушений может стать основанием для расторжения уже заключенного контракта в судебном порядке, что является формой защиты прав поставщика и пресечения злоупотреблений со стороны заказчика.

Достаточно острой проблемой следует считать возможность признания сделки по приватизации государственного имущества недействительной, что влечет возврат денежных средств покупателю, а имущества — продавцу.

Например, согласно материалам одного из дел, сделка по приватизации государственного имущества — квартиры, расположенной в жилом доме, который находился на балансе государственного предприятия, была признана судом недействительной по такому основанию, как нарушение ряда требований, предъявляемых к сделкам подобного рода.

Во-первых, указанный объект недвижимого имущества не был включен в план приватизации на предстоящий период.

Во-вторых, данная квартира подлежала передаче только в муниципальную собственность, а не в государственную, по той причине, что относилась к объектам, находящимся в ведении муниципального образования.

Руководствуясь вышеизложенным, суд признал данную сделку недействительной (ничтожной) и применил последствия недействительности сделки по приватизации государственного имущества, обязав государственный регистрационный орган прекратить право собственности на данную квартиру лица, которому этот объект недвижимости был продан в рамках процедуры приватизации. Также суд обязал вернуть покупателю полученные продавцом денежные средства [апелляционное определение Кемеровского областного суда от 19 мая 2015 г. № 33-5005/2015 по делу № 33-5005/2015].

В целом, заключение договора по результатам конкурсных процедур сопровождается рядом специфических особенностей, учитывая субъектный состав участников договора, одним из которых всегда выступает государственный или муниципальный орган, то есть публичное образование.

Что касается оплаты имущества, приобретенного в порядке приватизации, то исполнение обязательства покупателя по внесению стоимости имущества, по общему правилу, осуществляется единовременно, то есть по факту приобретения предмета приватизации. Закон допускает единственное исключение: если имущество приобретено на конкурсе без объявления начальной цены, победитель торгов вправе запросить рассрочку платежа сроком до одного года. Однако данная форма оплаты имеет свои недостатки в виде необходимости уплаты процентов.

Несмотря на достаточно невысокую процентную ставку, тем не менее, покупатель имущества несет дополнительные расходы, что может отрицательно сказаться на его платежеспособности и возможности произвести полный расчет с государством.

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

Проблемы правового регулирования договора поставки

Аннотация. Данная статья посвящена анализу правового регулирования договора поставки и реализации Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Выявлены проблемы правового регулирования договора поставки, создающие благоприятные условия для развития недобросовестной конкуренции. Предлагаются направления совершенствования правового регулирования данного договора.

Ключевые слова: договор поставки, недобросовестные участники, контрактная система, закупка товаров, контролирующие органы, коррупция.

Договор поставки для государственных нужд представляет собой особую категорию договорных отношений, ключевым аспектом которых выступает необходимость заключения государственного контракта, отраженная в ст. 525 ГК РФ.

Среди ключевых особенностей договора поставки для государственных нужд как института следует выделить следующие:

- субъектный состав;
- предмет договора;
- высокий уровень нормативно-правовой регламентации всех стадий реализации государственного контракта.

Несмотря на тот факт, что договоры поставки для государственных нужд имеют высокий уровень регламентации всех стадий процесса, имеется ряд проблем правового регулирования, связанных с Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее — Закон № 44-ФЗ).

Проблемой следует обозначить тот факт, что несмотря на стремление государства обеспечить максимальную прозрачность и эффективность механизма, периодически происходят ситуации, в которых к закупкам допускаются недобросовестные участники.

Первоочередной проблемой является различия в трактовании норм Закона № 44-ФЗ органами по регулированию контрактной системы: Минфином России и ФАС России. Перечисленные контролирующие органы имеют различные подходы к вопросам правового регулирования государственных поставок, что влечет за собой отсутствие единообразия в трактовке норм данного закона. В совокупности с неоднозначной судебной практикой это является фактором, снижающим эффективность договоров поставки для государственных нужд [1].

Вышеизложенная проблема порождает возможность использования недобросовестными заказчиками различных инструментов, с помощью которых они могут реализовать свои корыстные намерения. Иными словами, существующая неоднозначность трактовок норм Закона № 44-ФЗ является основанием низкой защищенности непосредственных поставщиков товаров, работ и услуг для государственных нужд.

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

Одним из направлений решения вышеописанной проблемы следует считать наделение Минфина России рядом полномочий, связанных с трактованием норм законодательных актов в сфере закупок.

Следующей проблемой, которая вытекает из предыдущей, является наличие коррумпированных заказчиков, которые зачастую создают дополнительные барьеры и требования к поставщикам товаров, работ услуг, что влечет за собой механизм отсеивания нежелательных для недобросовестного заказчика участников государственных закупок.

Одной из легальных уловок, позволяющей реализовывать механизм недобросовестной закупки является заполнение в заявке характеристики товара, предусмотренной ст. 33 Закона № 44-ФЗ, где поставщик может некорректно отразить описание объекта закупок, тем самым выбыв из участия в них. Например, в п. 1 ст. 33 Закона № 44-ФЗ указано следующее: «В описании объекта закупки указываются функциональные, технические и качественные характеристики, эксплуатационные характеристики объекта закупки (при необходимости)». Однако в ст. 3 анализируемого Закона № 44-ФЗ, посвященной основным понятиям, связанными со сферой его применения, не приведено что законодатель понимает под каждой из перечисленных в п. 1 ст. 33 характеристикой и каково должно быть ее содержание.

Решением данной проблемы является частичный или полный отказ от полного описания объекта закупки в заявке или формирование единого перечня критериев характеристики. Основанием этому является успешный опыт отмены характеристики в сфере строительных работ, показавший повышение эффективности и увеличение добросовестной конкуренции по данному виду закупок.

Основным риском, связанным с реализацией поставок для государственных нужд, был и остается коррупционный, который порождает активное использование существующих недостатков нормативно-правового регулирования государственных закупок.

Устранение существующих законодательных пробелов — безусловно приоритетное направление совершенствования договора поставки для государственных нужд, но только при условии усиления антикоррупционного контроля на всех этапах реализации государственного контракта [2].

Таким образом, на основании проведенного исследования было выявлено, что договор поставки для государственных нужд на данный момент является законодательно проработанным механизмом, но в виду того, что сфера применения Закона № 44-ФЗ очень масштабна, неоднозначность его трактовок, используемых ФАС России и Минфином России, создает правовые пробелы для реализации коррупционных схем, формирования недобросовестной конкуренции и искусственного завышения требований для поставщиков.

Основным направлением решения вышеописанной проблемы является наделение Минфина России соответствующими полномочиями в области трактования Закона № 44-ФЗ, что позволит повысить эффективность судебной практики по вопросам, связанным с договором поставки для государственных нужд, а также обеспечить систематизацию и единообразие восприятия норм исследуемого закона. Также, в целях минимизации рисков коррупции и искусственного завышения требований к тендерам предлагается либо отменить, либо стандартизировать критерии характеристики объекта закупок, что позволит повысить конкуренцию и обеспечить прозрачность контроля за договорами поставок для государственных нужд и заявками на участие в них.

Вышеперечисленные мероприятия будут эффективными только в том случае, если усилиями законодателя и контролирующих органов будет сформирован единый антикоррупционный курс в сфере поставок для государственных нужд, что может быть реализовано с помощью экспериментального внедрения различных дополнений к Закону

№ 44-ФЗ и оценке их влияния на прозрачность и эффективность системы государственных закупок в целом.

Литература

1. Кондаков, А. А. Некоторые проблемы правового регулирования договора поставки товаров для государственных нужд / А. А. Кондаков // Проблемы защиты прав: история и современность: материалы XVI Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 21 октября 2021 года. — Санкт-Петербург : Ленинградский государственный университет имени А. С. Пушкина, 2022.
2. Волкова, М. А. Антикоррупционные меры безопасности в системе предупреждения преступности в сфере государственных (муниципальных закупок) / М. А. Волкова // Национальная безопасность. — 2020. — № 4. — С. 66—80.

Родионов А. Д.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ) *

Анализ проблем судебной практики по договору строительного подряда

Аннотация. Целью статьи является анализ наиболее актуальных проблем, возникающих в судебной практике при разрешении споров из договора строительного подряда. На основании данных судебной статистики констатируется вывод о снижении количества удовлетворенных исков по спорам по договору строительного подряда. Выявлены и проанализированы отдельные проблемные аспекты о применении судами отдельных положений гражданского законодательства о договоре строительного подряда. Сделан вывод о необходимости более тщательного изучения судами всех существенных условий договора строительного подряда.

Ключевые слова: государственный заказ; заказчик; подрядчик; строительный подряд; существенные условия договора; техническая документация; цена договора.

Договор строительного подряда относится к числу наиболее сложных правовых конструкций подрядных отношений, что на практике приводит к возникновению большого числа споров между сторонами данного договора. Коллизии и противоречия в правовом регулировании отношений, связанных с договором строительного подряда, приводят к тому, что в судебной практике нормы о договоре строительного подряда применяются и толкуются неоднозначно, часто противоречиво, что в целом сказывается на соблюдении прав и интересов сторон договора — заказчика и подрядчика.

На гражданско-правовые отношения, связанные с заключением и исполнением договора строительного подряда, оказывают значительное влияние нормы административного законодательства (например, в связи с получением разрешением на осуществление крупных строительных работ). Более того, отдельные элементы договора строительного подряда применяются при заключении договора подряда при выполнении государственных (муниципальных заказов). Между тем, данный договор является достаточно востребованным в хозяйственной практике, поскольку строительство любых объектов недвижимости требует привлечения квалифицированных специалистов и отдельных строительных бригад и строительных организаций. Последние, в свою очередь, составляют существенную конкуренцию на рынке строительных услуг, которые являются востребованными как в бытовой сфере, так и в сфере строительства объектов государственного значения.

В соответствие с устоявшейся судебной практикой договор строительного подряда, если исходить из его предмета, относится к договорам подряда, правоотношения по которому должны регулироваться общими положениями параграфов 1 и 3 главы 37 ГК РФ.

Ежегодно увеличивается количество рассмотренных судебных споров, вытекающих из договора строительного подряда. Так, в 2023 г. по данным судебной статистики [URL: <https://sudstat.ru/>] в России было рассмотрено 28 560 споров по договору строительного подряда (29% от общего числа рассмотренных споров из договора подряда), что на 0,2% больше, чем в 2022 г.

На рис. 1 показана динамика рассмотренных и удовлетворенных споров, возникающих из договора строительного подряда за 2021—2023 гг.

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

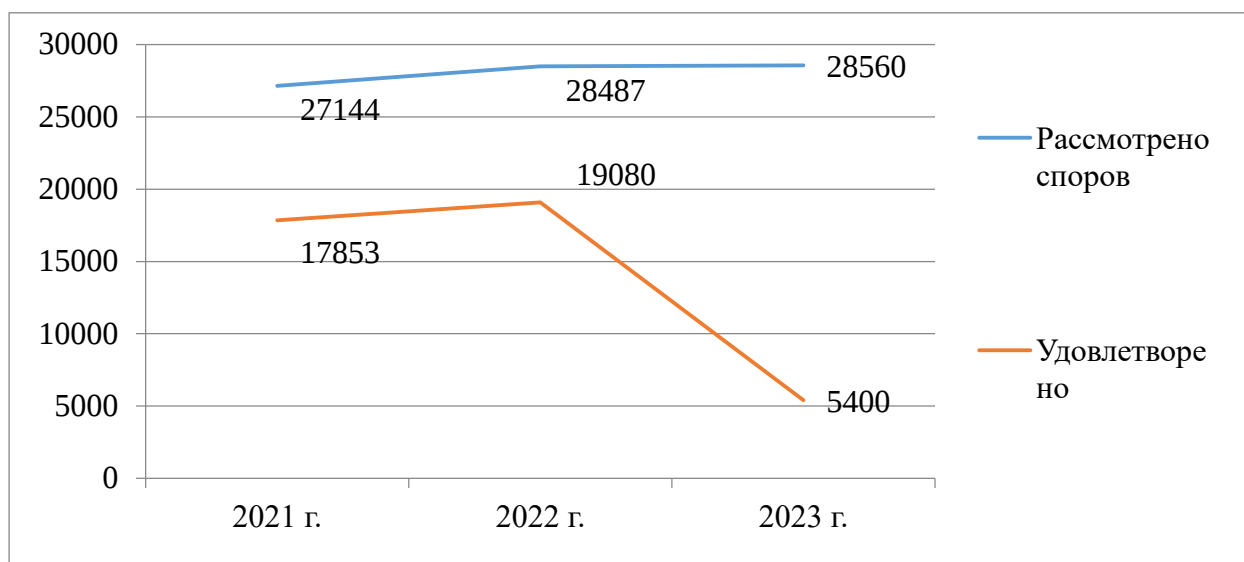


Рис. 1. Динамика рассмотренных и удовлетворенных споров, возникающих из договора строительного подряда

Соотношение рассмотренных и удовлетворенных исков из договора строительного подряда свидетельствует о снижении количества удовлетворенных исков. При этом, если в 2021—2022 гг. доля удовлетворенных исков колебалась в пределах 65—66%, то в 2023 г. этот показатель снизился до 19%. Иными словами, в 2023 г. арбитражные суды чаще отказывали в удовлетворении исков, чем принимали решение в пользу истца. Данное обстоятельство негативно сказывается на состоянии правоприменительной практики, поскольку приводит к большому количеству пересмотров принятых в первой инстанции судебных решений в порядке апелляционного и кассационного обжалования, что увеличивает нагрузку на судебную систему.

Кроме того, в судебной практике увеличивается количество споров о признании договора подряда незаключенных в силу различных оснований, на что указывает некоторые исследователи [1, стр. 147]. Заключение договора строительного подряда означает достижение согласия по всем существенным условиям договора. Однако вопрос о том, какие условия являются существенными для договора строительного подряда, в судебной практике решается неоднозначно. В качестве примера рассмотрим следующее гражданское дело. Организация обратилась в суд с иском к Обществу, указав, что между ними был заключен договор подряда на выполнение работ по ремонту и реконструкции здания школы.

Работы были выполнены в полном объеме без замечаний, но поскольку работы оплачены не были, Истец просил взыскать с Ответчика оплату по договору подряда и судебные расходы.

Суд первой инстанции отказал в иске гражданину и удовлетворил встречный иск ответчика по делу. Между тем судебная коллегия по гражданским делам Верховный Суд РФ признала указанные выводы судов необоснованными и указала, что в силу ГК РФ сторона, принявшая от другой стороны полное или частичное исполнение по договору либо иным образом подтвердившая действие договора, не вправе требовать признания этого договора незаключенным, если заявление такого требования с учетом конкретных обстоятельств будет противоречить принципу добросовестности [Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 3 (2020 г.): утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 25 ноября 2020 г.].

Сложным в правоприменительной практике также является вопрос о признании технической документации как существенного условия договора строительного под-

ряда. В соответствии со ст. 743 ГК РФ в договоре должны быть определены состав и содержание технической документации; техническая документация обязательна для подрядчика. Между тем, отсутствие утвержденной технической документации не является безусловным основанием для признания договора незаключенным. Если заказчик ознакомлен с типовым проектом объекта, то можно считать, что предмет договора сторонами согласован (п. 5 Обзора практики разрешения споров по договору строительного подряда [информационное письмо ВАС РФ от 24 января 2000 г. № 51.]). Тем самым, нужно признать, что техническая документация не является существенным условием договора строительного подряда.

Также проблемным в судебной практике является вопрос о соотношении норм Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и части второй ГК РФ при рассмотрении судами споров, вытекающих из государственных (муниципальных) контрактов. Верховный Суд Российской Федерации в вводной части Обзора судебной практики применения законодательства Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд [Обзор судебной практики применения законодательства Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд: утвержден Президиумом Верховного Суда РФ от 28 июня 2017 г.)] указал, что поскольку в 2 силу ч. 1 ст. 2 Закона № 44-ФЗ законодательство о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд основывается на положениях ГК РФ, при разрешении споров, вытекающих из государственных (муниципальных) контрактов, суды руководствуются нормами Закона № 44-ФЗ, толкуемыми во взаимосвязи с положениями ГК РФ, а при отсутствии специальных норм — непосредственно нормами ГК РФ.

Также проблемным является вопрос о цене, как существенном условии договора строительного подряда (п. 1 ст. 740, п. 1 ст. 746 ГК РФ).

В большинстве судебных решений цена признается в качестве существенного условия договора строительного подряда [постановление ФАС Центрального округа от 25 февраля 2010 г. № Ф10-6018/09 по делу № А09-6210/2009]. Между тем в судебной практике наметилась и противоположная тенденция. В некоторых судебных решениях цена не признается существенным условием договора строительного подряда [постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 22 августа 2018 г. № Ф06-36132/2018 по делу № А06-5122/2017; постановление ФАС Московского округа от 17 сентября 2012 г. по делу № А40-8015/12-50-72]. Однако и практика, и доктрина гражданского права однозначно относит цену к числу существенных условий договора строительного подряда.

В заключении можно сделать вывод о том, что стороны при заключении договора строительного подряда должны быть более внимательными при согласовании всех существенных условий данного договора, что позволит снизить количество судебных споров. Следует признать, что только предмет, срок и цена являются существенными условиями договора строительного подряда. На порядок заключения договора строительного подряда также оказывает влияние порядок согласования существенных условий рассматриваемого договора.

Литература

1. Новиков, С. Н. Спорные вопросы правоприменительной практики договора строительного подряда / С. Н. Новиков // Право и практика. — 2018. — № 1. — С. 146—151.

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

Правовые основы и проблематика корпоративного управления в акционерных обществах

Аннотация. В статье проанализированы основы корпоративного управления в акционерных обществах, их особенности, рассмотрены конфликты интересов, являющиеся основной причинной проблематикой, требуемой к законодательному урегулированию и аспектам, приведенным в законодательстве.

Ключевые слова: корпоративное управление; правовые основы корпоративного управления; корпоративный договор; нормы корпоративного управления; акционерное общество; акционеры.

Тематика корпоративного управления в Российской Федерации начала развиваться с конца 1990-х гг. и является достаточно молодой отраслью изучения, а попытки регулирования данной сферы предпринимаются в текущий момент, используя наработки США и Европы, где корпоративное управление сформировано как сфера уже полноценных два столетия.

Применение специфического законодательства, регулирующего узкое правовое поле сферы корпоративного управления плавно перекочевало из зарубежного законодательства и практически дублирует его основные принципы.

Российское законодательство в период становления рыночной экономики после распада Советского Союза претерпело огромные изменения от беспорядочного хаоса с множеством форм юридических лиц к конкретизированному законодательству в рамках Гражданского Кодекса и некоторых нормативно-правовых актов через Концепцию развития гражданского законодательства (одобрена Советом при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства), исполненную частично, но изменившее правовое регулирование сферы юридических лиц в положительную сторону, снизив количество правовых несоответствий.

Правовую основу корпоративного управления практически не возможно отделить от экономической составляющей, данные сферы сильно завязаны друг на друге ввиду формирования нормативно правовой документации, направленной на поддержание жизнеспособности юридического лица, как экономического субъекта, преследуя основную цель — обеспечение государством конституционных гарантий и прав и поддержание конкурентной среды, ограничивающей рост цен.

Сфера влияния корпоративного управления прямо пропорциональна размеру юридического лица и обратно пропорциональна объему структурной части управленческого состава и численности генерального менеджмента, поэтому влияние корпоративного управления в субъектах малого предпринимательства фактически является 100%, а в крупных корпорациях в большинстве случаев делится между управляющими, директорами и собственниками формируя «кланы» правления, не редко конфликтующие между собой в рамках корпоративных споров, предусмотренных ст. 225.1. «Дела по корпоративным спорам» Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

С этой точки зрения изучение субъектов малого предпринимательства и хозяйствующих обществ среднего по численности размера представляет малый научный инте-

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

рес, что не сказать о деятельности крупных корпораций и их огромной структуре корпоративного управления, которая представляет собой структуру, используемую для определения целей компании и средств для достижения этих целей, а также осуществления контроля за этим процессом. Стоит отметить также, что законодательное регулирование корпоративного управления крупных компаний более обеспечено нормативно-правовой документацией нежели мелкого и среднего бизнеса, что позволяет детально осуществить оценку влияния нормативно-правовых актов на деятельность крупного бизнеса в целом, а также правового положения управленческого персонала в лице мажоритарных и миноритарных акционеров и соучредителей.

Корпоративные организации являются одной из наиболее распространенных форм, применяемых крупными компаниями, имеющими в уставном капитале вклады частных акционеров, учредителей и государственные средства, в частности при наличии государственных средств в уставном капитале является показателем смешанного правового образования и позволяет дополнительно осуществлять государственный контроль через наблюдательный совет за деятельностью менеджмента организации, в составе которого в силу Федерального закона от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» представители муниципалитета принимают участие в общем собрании акционеров.

Корпоративное управление обществами является «продуктом» взаимодействия трех основных групп, таких как инвесторы — акционеры, коллегиальный орган компании и исполнительный орган компании, а основной функцией и задачей является урегулирование конфликта интересов между не только вышеуказанными управленческими структурами, но и работниками и конечным потребителем продукции компании, играющие немаловажную роль конечного потребителя, как элемент основного экономического показателя в виде получения прибыли через договорные отношения.

Несмотря на тесную взаимосвязь управленческой структуры, корпоративного управления и работников с потребителями как единой экономической структуры, осуществляющие с одной стороны управление юридическим лицом, а с другой стороны возникновения интереса в оказании услуг, интересы каждого из них являются монетарными, что порождает конфликт интересов требующий законодательного урегулирования, так как силовая позиция в данном случае сосредоточена у собственников, а управленческие возможности у директоров, завязанные на потребностях в исполнении обязательств по договорам и получении прибыли.

Слабой стороной конфликта в данной ситуации является участник правовых взаимоотношений, обеспечивающихся сферой деятельности корпорации как потребителей, миноритарных акционеров и инвесторов, как основных источников привлечения дополнительного финансирования и имеющих минимальные права управления своими активами.

Защита слабой стороны конфликта на текущий момент является превалирующей задачей государства, что отражено в нормативно-правовой документации и в тенденции нормотворчества. Законодательство жестко регулирует взаимодействие менеджмента крупных организаций в правовых формах акционерных и публичных обществ с собственниками в лице акционеров и инвесторов, несмотря на что последние фактически не являются участниками процесса управления, но выполняют немаловажную роль в развитии юридического лица позволяя осуществлять капиталоемкие проекты с минимальными затратами на обслуживание заемных денежных средств в виде дивидендов, ежегодно выплачиваемых держателям акций — простыми словами считающихся инвесторами.

Права акционеров защищаются как государственными, так и не государственными способами, стоит отметить наличие иного конфликта интересов между акционерами, в частности мажоритарными и миноритарными акционерами — в зависимости от объе-

ма ценных бумаг в собственности интересы каждого из акционеров равно противоположены друг другу. При большом объеме акций в собственности интерес акционера в развитии Общества не всегда совпадает с интересом инвесторов и держателей портфелей с получением быстрых выплат дивидендов и высокой волатильности на которой чаще всего зарабатывают трейдеры, что может существенно ухудшить финансовое положение компании в целом.

Вышеуказанная проблематика взаимоотношений в системах корпоративного управления акционерных обществ в своем большинстве находит свое прямое и косвенное отражение в законодательстве. Разумно предположить, что действие акционерных обществ максимально регламентировано. Пунктом 1 ст. 1 Федерального закона от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» определяется обеспечение защиты прав и интересов акционеров, как одну из основных сфер применения настоящего федерального закона, так как основой системы корпоративного управления являются акционеры, право голоса которых учитываются как при принятии важных решений, так и при выборе управляющего менеджмента, что в свою очередь снижает значимость наемного персонала в сфере управления компанией.

Права акционеров нашли свое отражение в ст. 31 и 32 Федерального закона «Об акционерных обществах». Таким образом законодательно разделены акционеры на обыкновенных и привилегированных с тем отличием, что вторые при соблюдении обязательства компаний по выплатам дивидендов не имеют права голоса за исключением случаев реорганизации, ликвидации и вопросов ограничивающих права владельцев привилегированных акций, что напрямую говорит об инвестиционной природе выпуска таких акций в оборот.

Отношения между акционерным обществом и простым акционером определяются акционерным соглашением — фактически являющимся единственным документом после устава регламентирующим создание органов управления и их работой, распределение прибыли и разрешения конфликтных ситуаций. Акционерное соглашение может предусматривать ограничение мажоритарных инвесторов и усиление влияния миноритарных, а также предусматривает возможность отстранения от управления инвесторов, управления компанией которых является сомнительным и противоречит целям общества. Акционерное соглашение может быть заключено между акционерами, при этом существует обязательство уведомления в течение 15 дней с момента подписания Общества.

Федерального закона «Об акционерных обществах» императивно регулирует правомочия общего собрания акционеров, как высшего органа управления, который имеет право решать вопросы об избрании совета директоров, ревизионной комиссии, а также вносить изменения в основные документы общества вплоть до его реорганизации и ликвидации, что делает общее собрание акционеров фактически единоличным правомочным органом управления и в силу статьи 48 вышеуказанного федерального закона наделяет общее собрание акционеров четкими компетенциями.

С данной точки зрения директорат и управляющий менеджмент выглядит достаточно нестабильно — в прямой зависимости от крупных акционеров, которые в рамках ежегодных собраний могут оценивать их действия и принимать решение по дальнейшему предоставлению полномочий на управление компаний, но в сущности это не является таковым. Аспект кроется в возможности объединения акционеров и формирования объединенной группы лиц, обладающей полномочиями мажоритарного акционера, которые способны конкурировать по правам с аналогичными единоличными мажоритарными акционерами. С целью оценки полномочий акционеров в зависимости от долевого участия стоит рассмотреть объемы прав, представляемых в зависимости от доли акций в собственности каждого.

Федеральный закон «Об акционерных обществах» четко предусматривает объем возможностей оперативного управления в зависимости от доли акций акционера:

1% — знакомиться со списком лиц, имеющих право на участие в общем собрании акционеров, но не получать информацию об их волеизъявлении (п. 4 ст. 51 Закона); при указании деловой цели получать не только информацию, доступную всем акционерам (п. 1 ст. 91 Закона), но и информацию, касающуюся крупных сделок и сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, за весь период владения акциями, а также получать отчеты об оценке имущества, являющегося предметом таких сделок (п. 2 ст. 91 Закона); обращаться в суд с иском о взыскании убытков с члена совета директоров (наблюдательного совета) общества, единоличного исполнительного органа общества (директора, генерального директора), члена коллегиального исполнительного органа общества (правления, дирекции), а равно с управляющей организации или управляющего (п. 2, 5 ст. 71 Закона);

2% — внесение вопросов в повестку дня годового общего собрания акционеров и выдвигать кандидатов в органы управления общества (п. 1 ст. 53 Закона);

10% — право требования проведения внеочередного общего собрания акционеров (п. 1 ст. 55 Закона) и проверки финансово-хозяйственной деятельности общества (п. 3 ст. 85 Закона);

25% — право ознакомления с документами бухгалтерского учета и протоколами заседаний коллегиального исполнительного органа;

30% — возможность единоличного образовывать кворум на повторном общем собрании, необходимый для того, чтобы собрание считалось состоявшимся (п. 3 ст. 58 Закона);

более 50% — делает любое собрание правомочным, но и вправе единолично образовывать простое и квалифицированное большинство, необходимое для принятия решений (п. 4 ст. 39, п. 2 ст. 49, п. 4 ст. 79 Закона).

Градация полномочий в соответствии с размером долевой собственности компании формирует ряд проблем и внутренних конфликтов во всех сферах бизнеса, таких как:

- совмещение владения и управления в одном лице;
- прямое подчинение наемного менеджмента ведущему акционеру;
- преследование собственных интересов и как следствие низкая прозрачность операций, отсутствие этики и противозаконные сделки, влияние на принятие решений в рамках общих собраний акционеров.

Проблемы корпоративного управления связаны с обособлением прав собственности от прав управления в условиях распыленных прав собственности между множеством акционеров. Корпоративное управление направлено на решение таких вопросов, как:

- распределение прав между менеджерами и акционерами;
- представительство интересов акционеров;
- информированность акционеров о действиях менеджеров;
- применение механизмов корпоративного контроля.

Корпоративное управление затрагивает вопросы разделения прав управления и прав собственности. Их можно разделить на две категории: те, которые предотвращают нарушение прав, и те, которые применяются после нарушения.

Договор об осуществлении прав акционеров (акционерное соглашение) позволяет изменить порядок голосования и размер голосов каждого участника, в том числе при назначении директората. Это помогает защитить инвестиции акционеров от фактического ограничения их использованием, что также позволяет через правовой аспект составить договор с мажоритарным акционером о том, что каждый акционер имеет право голоса на равных основаниях, независимо от количества акций, и обладает правом вето по всем или определенным вопросам повестки дня, например, по кандидатуре директора.

Еще один вариант — содиректорство в компании. В этом случае каждый акционер может назначать своего кандидата на должность директора без согласования с другими акционерами. Важно, чтобы директора могли договариваться между собой. Мажоритарному акционеру будет проще согласиться на это, если миноритарный акционер сможет назначить содиректора по своей инициативе. Полномочия такого директора должны быть ограничены органами управления общества, которые назначает мажоритарный участник.

Как видно из сложившейся практики в Российском бизнесе сложно реализуема система контроля деятельности мажоритарных акционеров без участия государственных структур в управлении деятельностью, что в свою очередь создают бюрократическую яму в управлении компанией и зачастую усложняет ее деятельность в условиях открытого рынка, снижая скорость реакции на изменение окружающей среды.

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

Правовое регулирование трудовых отношений экипажей морских автономных судов

Аннотация. Переход на использование автономных морских судов представляет собой крупный технологический прорыв, который поднимает множество новых правовых вопросов в области трудовых отношений. Одним из основных вопросов является неопределенность правового статуса членов экипажа таких судов. Автономные и полуавтономные технологии существенно меняют характер и содержание труда моряков. В связи с этим необходимо совершенствовать законодательство с учетом технологических достижений и международного опыта, чтобы создать стабильную и адаптируемую правовую базу для дальнейшего развития автономного морского судоходства.

Ключевые слова: правовое регулирование; автономные морские суда; экипаж судна; трудовые отношения; морское право; специфика работы.

Правовое регулирование трудовых отношений экипажей морских автономных судов является актуальной и востребованной темой в свете стремительно развивающихся технологий и автоматизации в морской индустрии. Автономные суда предлагают значительные преимущества, такие как повышение безопасности, снижение затрат на экипаж и оптимизация операционных процессов. Однако, несмотря на очевидные выгоды, связанные с этими инновациями, существуют значительные правовые и этические вызовы. Традиционные правовые нормы, регламентирующие трудовые отношения в морской отрасли, требуют адаптации и модернизации для учета специфики новых технологий и трудовых условий, что создает потребность в обширных исследованиях и аналитике в этой области.

Исторически трудовое право в морской индустрии строилось на основе взаимодействия человека и механики. Морское право разработало комплексные правила и нормы, которые регулируют права и обязанности экипажей судов, их трудовые отношения, условия работы и социальные гарантии, тем самым обеспечивая безопасность мореплавания и защиту прав моряков. С внедрением автономных систем управления и падением зависимости от человеческого фактора возникает необходимость пересмотра этих норм, переоценка многих аспектов: от квалификации и сертификации специалистов до страховок и условий трудовых контрактов. Актуальные международные договоры и соглашения, такие как Международная конвенция о труде в морском судоходстве (MLC) 2006 г., отстаивают права и стандарты морских работников, но было бы интересно изучить, как они могут быть применены или изменены для экипажей автономных судов, если вообще могут быть применены.

Современные правовые рамки, регулирующие трудовые отношения в морской отрасли, представляют собой сложный комплекс международных и национальных норм. Международная морская организация и Международная организация труда играют ключевую роль в создании стандартов труда моряков и безопасности судоходства. Введение автономных судов ставит под сомнение многие существующие положения и вызывает вопросы, которые нуждаются в правовом разрешении. Как будут работать трудовые контракты экипажей автономных судов, какие квалификационные требования будут предъявляться таким специалистам, кто и как будет контролировать и обес-

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

печивать соблюдение стандартов? Эти и другие вопросы требуют тщательного исследования для определения наиболее эффективного подхода к правовому регулированию трудовых отношений в условиях нового технологического уклада.

В последние десятилетия морская индустрия испытывает колоссальные изменения благодаря внедрению современных технологических достижений. Одной из наиболее значимых инноваций является разработка и постепенное внедрение автономных судов, которые способны выполнять сложные морские операции без непосредственного участия экипажа. Такая трансформация требует пересмотра существующих правовых норм и правил, регулирующих трудовые отношения моряков. Традиционно мореплавание и связанные с ним трудовые отношения находились под строгим контролем международных организаций и национальных правительств. Конвенция о труде в морском судоходстве МОТ, например, регламентирует права и обязанности моряков, условия их труда и отдыха. Однако с появлением и развитием автономных судов возникает необходимость адаптации этих норм к новым условиям. Технологические разработки в области морской автономии подразумевают, что роль человека на борту судна будет существенно сокращаться. Это ставит перед правовым сообществом ряд вопросов: как обеспечить права и безопасность моряков, оставшихся на борту, как регулировать рабочие часы, и как справляться с новой категорией трудовых отношений. Автономные суда требуют не только пересмотра устоявшихся правовых норм, но и создания новых, которые бы учитывали все аспекты современной реальности. Несмотря на автоматизацию многих морских операций, присутствие человека на борту еще долгое время останется необходимым для мониторинга и управления чрезвычайными ситуациями. Важно отметить, что автономные и полуавтономные технологии могут существенно изменить характер и содержание труда моряков. Их обязанностями станут не только традиционные задачи, но и работа с передовыми системами управления и контроля, что требует новых навыков и знаний. Это, в свою очередь, требует пересмотра существующих стандартов образования и профессиональной подготовки моряков. Помещения для автоматизации и роботизации на судах также вызывают вопросы касательно компенсации и поддержки моряков в условиях изменения их рабочих условий. На данный момент существует большое количество международных договоров и соглашений, регулирующих морские перевозки и трудовые отношения на морском транспорте, однако появление автономных судов требует пересмотра и адаптации этих документов. Международные морские организации, такие как Международная морская организация (ИМО) и Международная организация труда (МОТ), уже начали работы по созданию новых стандартов и норм, но процесс их согласования и внедрения требует времени. Важно понимать, что автономные суда представляют не только технический, но и правовой вызов. Вопросы, связанные с ответственностью, страховкой, правовым статусом экипажа и условиями его работы, требуют комплексного подхода и детальной проработки. Следует отметить, что моряки остаются ключевыми игроками в морском транспорте, и их права должны быть защищены независимо от уровня автоматизации судов. Таким образом, данный вопрос требует пристального внимания, как со стороны исследователей, так и практиков в области морского права. Одной из ключевых аспектов правового статуса членов экипажа на автономных судах является регулирование их обязанностей и защита трудовых прав. С одной стороны, автоматизация операций на судне уменьшает физическую нагрузку и требуемое время присутствия членов экипажа на борту. С другой стороны, это порождает новые обязанности и требования к их квалификациям, поскольку управление современными автономными судами требует глубоких знаний в области навигации, информационных технологий и кибербезопасности. Вопрос о том, какие права и обязанности будут у членов экипажа автономных судов, остается открытым. Например, наступает ли у них обязанность по несению вахты или постоянно в режиме удаленного мониторинга судна с берега? Какие меры от-

ветственности за нарушение должностных обязанностей будут применяться в случае технологического сбоя или кибератаки? Эти и многие другие вопросы требуют тщательного юридического анализа и рассмотрения с целью установления справедливых и эффективных правовых норм. Существующий опыт аналогичных отраслей, таких как авиационная и автомобильная промышленность, может стать источником полезных прецедентов и передовой практики, которые могут быть адаптированы к морскому праву.

Правовое регулирование трудовых отношений на автономных судах сталкивается с множеством проблем и вызовов, которые необходимо учитывать при разработке нормативной базы. Одной из основных проблем является неопределенность правового статуса членов экипажа таких судов. В традиционной практике морского права на моряков возлагаются четко определенные обязанности и права, фундаментально включающие безопасность, сохранение человеческой жизни на море и соблюдение международных стандартов работы на борту судна. Однако с приходом автономных судов ключевые обязанности морского экипажа подвергаются значительному изменению. Например, автономное судно может не требовать присутствия классического экипажа на борту, что ставит под сомнение применимость действующих норм и стандартов к таким судам. Учитывая это, одной из ключевых задач становится определение условий занятости работников, связанных с обслуживанием и управлением автономными морскими судами, а также регулирование их прав и обязанностей в соответствии с международными стандартами и нормами. В частности, одним из основных вопросов является проблемы ответственности и страхования. Традиционно ответственность за происшествия и аварии на морских судах несет капитан и владельцы судна, что урегулировано соответствующими нормами национального и международного морского права. Однако в случае с автономными судами возникают конкретные пробелы в законодательстве, связанные с определением того, кто именно несет ответственность в случае аварии или инцидента: оператор, который контролирует судно на расстоянии, разработчики программного обеспечения, которое управляет судном, или владельцы судна¹. Вопросы страхования также требуют дополнительного внимания, так как традиционные страховые полисы могут оказаться недостаточно эффективными для покрытия рисков, связанных с эксплуатацией автономных морских судов. Эти проблемы усиливаются неопределенностью момента, когда автономное судно считается находящимся под контролем человека, и когда — под управлением искусственного интеллекта. В дополнение, автономные суда предполагают ряд новых рисков, включая кибератаки и программные сбои, что ставит под сомнение классические принципы ответственности и необходимости государственного контроля. Это требует разработки новых юридических конструкций и механизмов страхования, включая адаптацию существующих норм и создание новых, чтобы эффективно урегулировать данные вопросы. Другой серьезной проблемой является обеспечение адекватной социальной защиты и гарантий для членов экипажа, чьи физические присутствие и участие в операциях существенно изменятся. На уровне международных договоров и соглашений необходимо предусмотреть обязательства государств-членов по улучшению условий труда и обеспечению защиты прав моряков.

Кроме того, важной является проблема образования и подготовки специалистов для работы с автономными морскими судами. В современных условиях для морской индустрии важно обеспечить непрерывное образование и обновление знаний моряков в свете быстро развивающихся технологий. Настоящая модель подготовки членов экипажа морских судов может оказаться недостаточно эффективной для обеспечения ква-

¹ Зайкова С. Н. Титов А. В. Лазовская О. Ю. и др. Правовые риски использования безэкипажных судов // Евраз. юрид. журнал. 2017. № 9 (112). С. 127—130.

лифицированных кадров, способных взаимодействовать с новыми технологиями. Это предполагает необходимость создания новых образовательных программ и курсов, специализированных на управлении, обслуживании и мониторинге автономных судов. Также следует разработать международные стандарты сертификации специалистов в этой сфере и обеспечить их реализацию на национальном уровне. Таким образом, внедрение новых образовательных программ и разработка адекватных нормативных стандартов подготовки кадров являются важными аспектами, необходимыми для успешной интеграции автономных морских судов в мировую морскую индустрию.

Далее рассмотрим вопрос о процессе совершенствования законодательства. Ключевым аспектом этого вопроса является приведение национальных правовых норм в соответствие с международными стандартами, принятыми Международной морской организацией (ИМО) и другими профильными международными организациями. Необходимо учитывать положения Международной конвенции по стандартам Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (STCW), Конвенции о труде в морском судоходстве (MLC 2006) и других международных документов, определяющих трудовые права моряков. Эти нормы и правила должны быть адаптированы для учета специфики работы на автономных судах, где человеческий фактор минимизирован. При этом следует обеспечивать высокий уровень безопасности и защищенности трудовых прав членов экипажа автономных судов, разрабатывая соответствующие механизмы контроля и мониторинга соблюдения стандартов.

С ростом числа автономных морских судов возникают юридические вопросы, касающиеся распределения ответственности между человеком и машиной, особенно в случаях аварий и инцидентов. Одной из важных инициатив должно стать создание нормативной базы, которая четко определяет обязанности и права как операторов автономных систем, так и членов экипажа, ответственных за их надзор. Существуют также вопросы, касающиеся подготовки и квалификации персонала, задействованного в эксплуатации автономных судов. Традиционные подходы к обучению моряков необходимо пересмотреть, интегрируя программы подготовки, которые охватывают навыки работы с автономными системами и решения в условиях высокой технологической неопределенности. Также следует отметить, что важным аспектом совершенствования законодательства будет регулярный пересмотр и обновление правовых документов с учетом технологических достижений и передовой международной практики, что позволит создать устойчивую и адаптируемую правовую среду для дальнейшего развития автономного морского судоходства.

Талашкин Г. Н.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ) *

Историческое развитие института правового регулирования в области банкротства субъектов предпринимательской деятельности в Российской Федерации и его основные особенности

Аннотация. В статье анализируются некоторые особенности правового регулирования признания несостоятельными (банкротами) индивидуальных предпринимателей в Российской Федерации. Отдельное внимание уделяется последствиям не обращения индивидуального предпринимателя в установленный законом срок с заявлением о признании банкротом; невозможности возбуждения двух дел о банкротстве гражданина, имеющего статус индивидуального предпринимателя; имуществу должника, подлежащему реализации в рамках дела о несостоятельности (банкротстве).

Ключевые слова: банкротство; процедура банкротства; индивидуальное предпринимательство; конкурсное производство

Институт несостоятельности физических лиц, занимающихся предпринимательской деятельностью, имеет давние исторические корни. Так, в ст. 54 и 55 Русской правды были закреплены положения о несостоятельности купцов, которые в дальнейшем развивались и конкретизировались в Судебнике Ивана III Васильевича 1497 г., Царском судебнике 1550 г., Соборном уложении 1649 г., Банкротских уставах разных лет и т.д. вплоть до настоящего времени. Основным нормативно-правовым актом, регулирующим порядок признания несостоятельными (банкротами) граждан, имеющих статус индивидуальных предпринимателей, является Федеральный закон от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)». Статья 2 Закона о банкротстве закрепляет термин «должник», согласно которому таковым может быть гражданин, в том числе индивидуальный предприниматель, или юридическое лицо.

В соответствии с п. 1 ст. 23 Гражданского кодекса Российской Федерации индивидуальные предприниматели — это граждане, занимающиеся предпринимательской деятельностью без образования юридического лица, зарегистрированные в установленном порядке в качестве таковых. Соответственно, они являются особой категорией субъектов предпринимательской деятельности, и правоотношения в этой области складываются с учетом определенной специфики их правового статуса. Т. М. Саблин приводит пример: «В тот момент, когда банкротства физических лиц еще не было, должники уже нашли определенную лазейку, чтобы их признавали банкротами. А именно регистрировались в качестве индивидуальных предпринимателей и подавали заявления на банкротство». Не являются исключением и правоотношения, связанные с несостоятельностью индивидуальных предпринимателей.

К банкротству индивидуальных предпринимателей применяются правила о банкротстве гражданина, за исключением случаев, прямо предусмотренных Законом о банкротстве, когда применимы правила о несостоятельности юридических лиц. Последнее в свою очередь свидетельствует о дуализме в правовом регулировании несостоятельности индивидуальных предпринимателей. К. Н. Нилов справедливо отмечает, что «дифференциация правового регулирования прослеживается в закреплении особенностей банкротства граждан по сравнению с банкротством юридических лиц и учета специфики банкротства индивидуальных предпринимателей как особой категории

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

граждан, занимающихся предпринимательской деятельностью. При этом не всегда учет таких особенностей проводится последовательно».

Закон о банкротстве четко определяет условия признания индивидуального предпринимателя банкротом — неспособность удовлетворить требования кредиторов по денежным обязательствам и (или) исполнить обязанность по уплате обязательных платежей. При этом размер неисполненных обязательств должен составлять не менее пятисот тысяч рублей, а срок их неисполнения — не менее трех месяцев с момента, когда данные обязательства должны быть исполнены, т. е. на индивидуального предпринимателя распространяются условия признания несостоятельными физических лиц. Нормативно закреплено не только право, но и обязанность индивидуального предпринимателя в определенных случаях обратиться в арбитражный суд с заявлением о признании его банкротом. Аналогичная обязанность существует и у руководителя должника юридического лица. Отличия заключаются в правовых последствиях невыполнения данной обязанности. Неисполнение обязанности по своевременному обращению с заявлением о признании банкротом для руководителя должника юридического лица может обернуться привлечением его к субсидиарной ответственности по обязательствам должника. Поскольку индивидуальный предприниматель, являясь физическим лицом, не может иметь контролирующего лица, то в случае не обращения в установленный законом срок с заявлением о признании банкротом, с него могут быть взысканы убытки в размере понесенных заявителем, инициировавшим дело о банкротстве, судебных расходов (в том числе расходов на оплату услуг арбитражного управляющего). При этом Конституционный Суд РФ в Постановлении от 18 ноября 2019 г. № 36-П указал на необходимость в каждом конкретном случае установления всех элементов состава соответствующего гражданского правонарушения, совершенного предпринимателем, а также дачи оценки разумности и осмотрительности действий (бездействия) всех лиц, которые повлияли на возникновение и размер расходов по делу о банкротстве. Судебные расходы, связанные с производством по делу о банкротстве, в том числе вознаграждение финансовому управляющему, относятся к категории текущих платежей, от исполнения которых должник после завершения процедуры банкротства не освобождается. Данные требования в соответствии с п. 5 ст. 213.28 Закона о банкротстве сохраняют силу и могут быть предъявлены после окончания производства по делу о банкротстве гражданина в непогашенной их части в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. Конституционный Суд РФ в ранее обозначенном постановлении пояснил, что такое правовое регулирование не может рассматриваться как нарушающее конституционные права граждан, поскольку направлено на недопустимость использования механизма освобождения от обязательств для извлечения преимущества из своего незаконного или недобросовестного поведения. В деле о банкротстве индивидуальных предпринимателей применяются те же процедуры, что и в деле о банкротстве физических лиц, не обладающих таким статусом:

- реструктуризация долгов — процедура, направленная на восстановление платежеспособности гражданина, погашение его денежных обязательств в соответствии с планом реструктуризации долгов;

- реализация имущества — процедура, направленная на соразмерное удовлетворение требований кредиторов;

- мировое соглашение — процедура, направленная на прекращение производства по делу о банкротстве путем достижения соглашения между должником и кредиторами. В деле о банкротстве гражданина и реструктуризация долгов, и реализации имущества носят реабилитационный характер. Логика законодателя вполне ясна: гражданин, в том числе индивидуальный предприниматель, в отличие от юридического лица, после реализации имеющегося имущества и завершения процедуры банкротства не пре-

крашает свое существование. Особенностью несостоятельности индивидуального предпринимателя является и то обстоятельство, что арбитражный суд в рамках дела о банкротстве такого гражданина рассматривает одновременно требования кредиторов, возникшие как в связи с осуществлением должником предпринимательской деятельности, так и не связанные с ней, возникшие из личных обязательств.

Таким образом, в производстве арбитражного суда не может быть двух дел о банкротстве гражданина, имеющего статус индивидуального предпринимателя. Все требования кредиторов подлежат рассмотрению в рамках одного дела о банкротстве, возбуждаемого арбитражным судом по месту жительства должника. Указанный вывод закреплен в постановлении Пленума Верховного суда РФ от 13 октября 2015 г. № 45 «О некоторых вопросах, связанных с введением в действие процедур, применяемых в деле о несостоятельности (банкротстве) граждан». Таким образом, независимо от характера неисполненных обязательств, наличие у гражданина статуса индивидуального предпринимателя, обязывает осуществлять процедуру банкротства с учетом особенностей, установленных для данной категории должников. К. Н. Нилов высказал точку зрения, что «формальный статус индивидуального предпринимателя выступает дискриминационным фактором даже в том случае, если основанием банкротства стало неисполнение обязательств, не связанных с предпринимательской деятельностью». В соответствии со статьей 24 ГК РФ гражданин отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом. Данная норма не разграничивает имущество гражданина как физического лица либо как индивидуального предпринимателя. В связи с чем в рамках дела о банкротстве в ходе соответствующей процедуры подлежит реализации все имущество, принадлежащее индивидуальному предпринимателю.

Современное законодательство о банкротстве индивидуального предпринимателя состоит из Гражданского кодекса Российской Федерации, Закона о банкротстве, Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации и нормативных актов, принимаемых в соответствии с ними. Статья 25 ГК РФ содержит основания для признания гражданина банкротом «Гражданин, который не способен удовлетворить требования кредиторов по денежным обязательствам и (или) исполнить обязанность по уплате обязательных платежей, может быть признан несостоятельным (банкротом) по решению арбитражного суда».

ФЗ РФ «О несостоятельности (банкротстве)» уточняет, что основанием для признания индивидуального предпринимателя банкротом выступает его неспособность удовлетворить требования кредиторов по денежным обязательствам и (или) исполнить обязанность по уплате денежных платежей. Индивидуальные предприниматели, как и юридические лица, могут быть признаны банкротом только по решению суда. Процедура признания индивидуального предпринимателя банкротом, очередность удовлетворения требований кредиторов установлены положениями ст. 25 ГК РФ.

Не теряет своей актуальности проблема, вызванная безнаказанностью преднамеренного банкротства. По данным судебной практики, обвинительные приговоры по ст. 196 УК РФ «преднамеренное банкротство» (комплекс умышленных действий должника, направленных на получение средств от кредитора с последующим преднамеренным ухудшением финансового состояния, ведущего к банкротству) и ст. 197 УК РФ «фиктивное банкротство» (комплекс умышленных действий, направленных на сокрытие реального финансового положения должника с дальнейшей целью объявления собственной неплатежеспособности) выносятся очень редко.

Анализируя положения ст. 84 Налогового кодекса Российской Федерации, следует отметить, что Налоговый кодекс РФ связывает процедуру снятия с учета в налоговом органе с прекращением деятельности в качестве индивидуального предпринимателя. На основании ст. 216 Закона о банкротстве арбитражный суд направляет копию решения о признании индивидуального предпринимателя банкротом и введении реализа-

ции имущества гражданина в орган, зарегистрировавший гражданина в качестве индивидуального предпринимателя. Арбитражный суд, приняв решение о признании гражданина банкротом, принимает решение о введении реализации имущества. На реализацию имущества отводится шесть месяцев. Данный срок в отношении индивидуального предпринимателя арбитражным судом может быть продлен. Продлевается срок по ходатайству лиц, принимающих участие в деле о банкротстве.

Согласно Гражданскому процессуальному кодексу Российской Федерации и Федеральному закону «Об исполнительном производстве» требования кредиторов индивидуального предпринимателя, признанного банкротом, подлежат удовлетворению в соответствии с очередностью, установленной законом, за счет всего принадлежащего ему имущества, за исключением имущества, на которое не может быть обращено взыскание.

Статья 38 Закона о банкротстве определяет перечень необходимых документов, прилагаемых к заявлению о признании индивидуального предпринимателя банкротом. В этот перечень входят документы о наличии задолженности, о государственной регистрации индивидуального предпринимателя, список кредиторов и должников заявителя, бухгалтерский баланс, отчет о стоимости имущества должника.

Таким образом, анализ действующего законодательства позволил выделить следующие этапы банкротства: публичное оповещение кредиторов и других участников процесса с помощью публикации на сайте федерального ресурса; направление инициатором банкротства документов в суд; назначение процедуры наблюдения.

Талашкин Г. Н.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Проблемы судебных споров по делам о банкротстве индивидуальных предпринимателей

Аннотация. В статье рассматриваются некоторые проблемные аспекты применения законодательства о банкротстве в отношении индивидуальных предпринимателей. Автор исходит из того, что банкротство, в контексте своего функционально-целевого предназначения, должно не провоцировать «аннигиляцию» участников рынка, но, напротив, всячески способствовать оздоровлению хозяйствующих субъектов. При этом, если правовая регламентация банкротства организаций имеет столетние традиции, они не одной столетие исследуются правовой наукой, то субинститут банкротства физических лиц, включая индивидуальных предпринимателей, — в силу своей относительной «молодости» — изучен еще недостаточно. В статье констатируется, что в условиях фрагментации законодательства, необходимости его интерпретации и зон неопределенности возникающие лакуны весьма успешно (и интенсивно) восполняются судами, вносящими весомый вклад в развитие правового регулирования наиболее спорных и дискуссионных вопросов банкротства физических лиц, включая индивидуальных предпринимателей.

Ключевые слова: банкротство; банкротные процедуры; индивидуальное предпринимательство; конкурсное производство.

Важнейшая задача Российского государства — формирование устойчивой и конкурентоспособной экономической среды, а также — недопущение роста общего обнищания людей, их полного разорения. Но в результате сохранения негативных трендов в национальной экономике внимание к проблематике банкротства перманентно обостряется.

Внимание научного сообщества и практикующих юристов к институту банкротства физических лиц имеет наибольшее значение в настоящее время, поскольку именно банкротство сегодня является инструментом, благодаря которому в конечном итоге кредиторы получают причитающуюся им задолженность. Банкротство, в контексте своего функционально-целевого предназначения, должно не провоцировать «аннигиляцию» участников рынка, но, напротив, всячески способствовать оздоровлению хозяйствующих субъектов. При этом, если правовая регламентация банкротства организаций имеет столетние традиции, они не одной столетие исследуются правовой наукой, то субинститут банкротства физических лиц, включая ИП, — в силу своей относительной «молодости» — изучен еще недостаточно.

К числу проблем, возникающих в ходе разрешения споров о банкротстве ИП в судах, прежде всего отметим темпоральные аспекты признания задолженности. Вопрос стоит так: следует ли учитывать (при возбуждении банкротных процедур в отношении граждан) требования кредиторов, которые возникли еще до включения в законодательство института банкротства физических лиц (до 1 октября 2015 года) или же законоположения в этом контексте характеризуются исключительно перспективным действием? В процессе рассмотрения споров суды сформировали утвердительную позицию (которую подтвердил Пленум ВС РФ), что при возбуждении дел о банкротстве граждан надлежит учитывать в т. ч. требования кредиторов, возникшие до 1 октября

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

2015 г. [постановление Семнадцатого ААС от 19 августа 2019 г. № 17АП-8320/2019(1)-АК по делу № А60-40515/2018].

Далее напомним, что подсудность по спорам о банкротстве граждан определяется местом жительства последних (п. 1 ст. 33 Закона о банкротстве). В судах нередко встает вопрос о подтверждении этого факта, т. е. какими доказательствами надлежит руководствоваться при идентификации места жительства должника-гражданина. На практике чаще всего суду представляются документы, которые удостоверяют регистрацию лица в органах регистрационного учета. Что касается ИП, они как правило представляют выписки из ЕГРИП. Проблемы обычно возникают в двух случаях, как-то: место жительства должника либо неизвестно, либо известно, но вне границ РФ. В этом случае суды придерживаются позиции, что дело подсудно суду, расположенному по последнему известному месту жительства должника. Соответствующий адрес суд может выяснить, запросив необходимые данные в органе регистрационного учета при подготовке дела к судебному заседанию. Так, суд при возбуждении дела о банкротстве руководствовался нижеследующим: Согласно данным паспорта Курбанбаевой Г. И. последняя зарегистрирована по адресу: Вологодская обл., г. Вологда, ул. Конева, д. 23. В соответствии с ответом Отделения адресно-справочной работы УВМ УМВД России по Вологодской области от 6 апреля 2022 г. должник с 21 ноября 2014 г. снят с регистрационного учета по указанному адресу, в настоящее время регистрации не имеет [решение Арбитражного суда Вологодской области от 31 мая 2022 г. по делу № А13-2301/2022].

Следующий аспект, на котором мы акцентируем внимание, касается банкротства гражданина, который «един в двух лицах» — является одновременно и физическим лицом, и индивидуальным предпринимателем. Соответственно, судами выработана правовая позиция, что в таких судебных спорах допускается возбуждение и рассмотрение исключительно одного дела о банкротстве лица, имеющего статус ИП. То есть возбуждать и рассматривать одновременно два дела о банкротстве должника — как гражданина и как ИП — нельзя [постановление Пятнадцатого ААС от 15 октября 2022 г. № 15АП-16337/2022, 15АП-16511/2022 по делу № А32-20323/2022].

Иногда в судебной практике встречаются случаи оспаривания судебных решений из-за отсутствия предварительных уведомлений о подаче заявления о банкротстве граждан, т. е. истцы ссылаются на нарушение банкротной процедуры. Такие требования судами отклоняются на том основании, что в отличие от банкротства юридических лиц при обращении с заявлением о банкротстве граждан предварительное опубликование заявителем (включая кредитные организации) уведомления о намерении подать такое заявление не требуется [определение Верховного Суда РФ от 18 февраля 2022 г. № 304-ЭС21-29338 по делу № А03-15495/2020].

С точки зрения критериев неплатежеспособности физических лиц, суды придерживаются легально закрепленной законодателем презумпции о признании неплатежеспособности ИП при наличии хотя бы одного из нижеследующих обстоятельств:

- ИП прекратил расчеты с кредиторами, то есть перестал исполнять денежные обязательства и/или обязанность по уплате обязательных платежей, срок исполнения которых наступил,

- более чем 10% совокупного размера денежных обязательств и (или) обязанности по уплате обязательных платежей, которые имеются у ИП и срок исполнения которых наступил, не исполнены им в течение более чем одного месяца со дня, когда такие обязательства и/или обязанность должны были исполнены,

- размер задолженности ИП превышает стоимость его имущества, в том числе права требования,

- наличие постановления об окончании исполнительного производства в связи с тем, что у ИП отсутствует имущество, на которое может быть обращено взыскание.

Также обратим внимание на важную правовую позицию, которую суды сформулировали, телеологически интерпретируя п. 2 ст. 213.4 Закона о банкротстве: если ИП предвидит реальную возможность своего банкротства, поскольку налицо обстоятельства, указывающие на его неспособность своевременно исполнить обязательства перед кредиторами, то такой ИП не обязан, но вправе подать в суд заявление о признании себя банкротом. При этом размер неисполненных обязательств юридически не значим. Суды последовательно указывают, что обязательным условием для признания обособленным заявления гражданина о его несостоятельности, заявленного в порядке п. 2 ст. 213.4 Закона о банкротстве, является наличие доказательств реальной невозможности исполнения должником принятых на себя обязательств, тогда как размер кредиторской задолженности императивно не указан в законе в качестве основания, препятствующего принятию заявления самого должника к производству [Постановление Второго арбитражного апелляционного суда от 28 апреля 2020 г. № 02АП-2814/2020 по делу № А28-2565/2020]. Как видим, законодатель признает факультативную возможность инициировать банкротное производство на этапе, когда ИП лишь допускает (с высокой степенью достоверности) свою неспособность своевременно погасить обязательства перед кредиторами в будущей перспективе.

На практике заявители нередко допускают ошибку, указывая в своих заявлениях конкретные кандидатуры финансовых управляющих. Это неправомерно, так как нужно ограничиться указанием лишь СРО, из состава которой уже сам суд, на основании дискреционного усмотрения, назначит финансового управляющего. Судами выработана устойчивая позиция о том, что заявления, где названы конкретные кандидатуры финансовых управляющих без указания СРО, следует оставлять без движения; конкретная кандидатура должна предлагаться не самим должником, но СРО, которую он предложил в своем заявлении [решение Арбитражного суда Республики Татарстан от 5 сентября 2022 г. по делу № А65-18855/2022].

Так, суд первой инстанции в определениях от 21 октября 2021 г., от 16 ноября 2021 г. предложил СРО представить не кандидатуру финансового управляющего, а сведения о конкретной кандидатуре — Лобкин А. В., предложенной самим должником. Передавая спор на новое рассмотрение, вышестоящая инстанция указал, что нижестоящие суды не приняли во внимание, что при подаче заявления о признании ИП банкротом заявитель правомочен назвать (обозначить) не конкретную кандидатуру финансового управляющего, но лишь исключительно СРО, из числа членов которой судом утверждается последний [Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 25 июля 2022 г. № Ф03-2939/2022 по делу № А59-5517/2021].

Еще одна судебная правовая позиция, на которой мы акцентируем внимание, состоит в следующем: при установлении, что ИП представлены суду заведомо недостоверные сведения либо должником совершены действия, направленные на сокрытие имущества, его незаконную передачу третьим лицам, законоположение о недопустимости признания неплатежеспособности должника на основании абз. 7 п. 3 ст. 213.6 Закона о банкротстве неприменимо даже если у должника есть доходы, позволяющие погасить долги в непродолжительный период времени, поскольку указанные обстоятельства свидетельствуют о совершении действий, направленных на уклонение от погашения имеющейся у него задолженности [постановление Первого арбитражного апелляционного суда от 21 сентября 2022 г. № 01АП-5000/2022 по делу № А79-3826/2022].

Итак, заключая данный обзор, резюмируем наличие многих проблемных аспектов правоприменения при рассмотрении дел о банкротстве индивидуальных предпринимателей. В условиях фрагментации законодательства, необходимости его интерпретации и зон неопределенности возникающие лакуны весьма успешно (и интенсивно) восполняются судами, вносящими весомый вклад в развитие правового регулирования наиболее спорных и дискуссионных вопросов банкротства физических лиц, включая индивидуальных предпринимателей.

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

Теоретические основы цифровизации государственного управления

Аннотация. В работе представлены теоретические основы цифровизации государственного управления. Тема актуальна, так как цифровизация в России продолжается, она является верным, необходимым процессом по множеству причин, однако, необходимо учитывать возможные риски и заблаговременно проводить мероприятия по их нивелированию. В заключении статьи автор предлагает реализовать на практике все рекомендации или учесть их для совершенствования процесса цифровизации в нашей стране.

Ключевые слова: цифровизация; достоинства цифровизации; риски цифровизации; доступность цифровых технологий; цифровая компетентность.

Цифровизация государственного управления является важной современной задачей. Причина заключается в том, что научно-технический прогресс неизменно совершенствуется, общество все больше использует его достижения, потому, если государство будет отказываться от цифровизации, во-первых, возникнет недопонимание среди населения, во-вторых, все многочисленные преимущества не будут получены, а традиционные форматы будут устаревать и все больше терять эффективность. В России осознают важность цифровизации, поэтому данный процесс проходит уже несколько лет. Однако, сохраняется ряд проблем, которые требуют оперативного решения. В результате, актуально, как демонстрировать теоретические положения в отношении цифровизации государственного управления, так и предлагать практические меры по решению идентифицированных проблем в этой сфере.

До начала демонстрации теоретических положений, необходимо отметить, что цифровизация государственного управления представляет собой процесс, в рамках которого цифровые технологии активно внедряются в функционирование государства в целях совершенствования уровня эффективности и развития прозрачности деятельности. Выделяя более подробно элементы, отображающие увеличение эффективности, укажем следующие наиболее важные:

1. экономия денежных средств. Цифровизация позволяет снижать расходы по многим причинам. Так, например, отправка цифровых документов не требует расходов на бумагу, заправку картриджей принтера, а также снижает временные расходы, напрямую связанные с оплатой труда, при этом альтернативные расходы значительно ниже. Если же документ требуется передать лицу, находящемуся на значительном расстоянии от государственного органа, например, в другой области, то расходы становятся еще более значительным, в отличие от отправки цифровых документов. Иным примером может быть использование цифровых архивов — сохранение физических архивов, их обновление и иные действия в их отношении — все это затратные действия, в отличие от применения цифровых архивов;

2. ускорение процессов. Примерами могут стать уже представленные ситуации — если необходимо направить документ в другой регион, то действие может потребовать не менее нескольких часов, отправка цифрового документа потребует максимум нескольких минут. В отношении архивов ситуация аналогичная — процесс поиска документа в физическом архиве потребует минимум несколько минут, цифровой архив предоставит ответ не более чем за минуту;

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

3. более быстрая работа с населением. Данный аспект является, как благоприятным со стороны экономии, например, государственные услуги оказываются дистанционно, граждане не затрачивают время государственных служащих на коммуникацию, так и в направлении отношения населения — граждане благоприятно воспринимают предоставление им возможности получить услугу дистанционно, исключая физическое обращение в государственные органы;

4. безопасность. Если информационная безопасность используемых цифровых технологий достаточна, то формируются преимущества в отношении безопасности — подделка цифровой подписи и электронного документа — трудная задача, недоступная большей части преступников, в отличие от фальсификации физического документа. Здесь же укажем, что бумажным документом злоумышленники могут завладеть с помощью кражи или разбоя, цифровой документ можно перехватить, однако, сформировав достаточный уровень информационной безопасности, можно сделать такое событие крайне маловероятным. Дополнительно укажем, что любой цифровой документ может иметь неограниченное число оригиналов, потому потеря одного из них, например, по причине поломки компьютерного оборудования, не имеет значения, в отличие от утери бумажного оригинала;

5. формирование более прозрачной деятельности, которая увеличивает доверие населения, а также минимизирует коррупционные риски. Цифровизация позволяет (и обязывает) размещать на официальных сайтах государственных органов многочисленные отчеты о своей деятельности в свободном доступе. Это позволяет населению изучать их, идентифицировать эффективность функционирования государства и так далее, все это благоприятно отражается на уровне доверия. При этом, чем большая прозрачность деятельности существует, тем ниже становятся коррупционные риски, так как их вычисление становится более простым. Этот аспект положительно сказывается, как в целом на результатах работы государственных органов (нанимаются исключительно самые эффективные работники, денежные средства расходуются только целенаправленно, соблюдаются интересы государства и граждан, а не отдельных третьих лиц), так и на отношении населения к государству.

Все представленные преимущества позволяют констатировать следующее — цифровизация государственного управления крайне важна и необходима, так как она благоприятно отражается не только на самом государстве, но и на населении. При этом следует выделить ряд проблем, с которыми сталкивается или может столкнуться на данный момент Правительство России в рамках цифровизации:

1. формирование единых баз данных. До сих пор многие государственные органы сохраняют свои сведения в разрозненных базах данных, что не позволяет одним государственным служащим получить информацию из баз данных другого государственного органа. С одной стороны, формирование единой базы данных является информационным и коррупционным риском, с другой стороны, в достаточной степени разделяя доступ каждого его пользователя к сведениям, можно максимально ускорить процесс получения нужных сведений. При этом, однозначно, уже многие годы сохраняется потребность в автоматизированной системе передачи некоторых сведений между государственными органами. Так, например, до сих пор имеют место ситуации, когда на имя умершего человека приходит требование оплатить налог, несмотря на то, что имущество, либо стало частью наследства, либо было ликвидировано, например, автомобиль отправили на утилизацию. Можно считать, что сведения из ЗАГСа должны автоматически передаваться налоговой службе, равно как и из ГИБДД и реестра недвижимости. Дополнительно можно указать, что единая база ликвидирует проблему формирования одинаковой информации в разных базах, а также ее несовпадения по разным базам, что впоследствии потребует перепроверки сведений и невозможность воспользоваться ими оперативно. Таким образом, наиболее верно будет создать единую

систему, в которой будет в достаточной степени разделен доступ к данным среди пользователей, а также реализован автоматизированный поток информации;

2. недоступность цифровых государственных услуг. Цифровизация предоставляет населению множество удобств, однако, в отношении некоторых лиц доступность является ограниченной. Так, например, некоторые лица с ограниченными возможностями здоровья не могут воспользоваться порталом «Госуслуги», эту проблему необходимо решать для формирования равных возможностей. Более неочевидная трудность в этой сфере — малообеспеченные граждане, не имеющие компьютерного оборудования. Государству рекомендуется сформировать некие места, в которых любой гражданин имеет возможность воспользоваться компьютерным устройством бесплатно;

3. кибербезопасность. Как уже было указано, если уровень информационной защиты достаточен, то цифровизация увеличивает безопасность, однако, если же он, наоборот, находится на низком уровне, то возникает прямо противоположная угроза. Так, например, если портал «Госуслуги» не будет в достаточной степени защищен от хакерских атак, злоумышленники могут получить многочисленные сведения о миллионах граждан России. В результате, каждый информационный портал необходимо вводить в эксплуатацию только в том случае, если эксперты доказали информационную безопасность его применения;

4. цифровая компетентность. Если государственные служащие или население не имеют достаточных познаний и умений в направлении цифровой грамотности, то они, либо не смогут воспользоваться цифровыми услугами и возможностями, либо их действия будут нести опасность. Так, например, от действий человека напрямую зависит, будут ли конфиденциальные сведения, которыми он владеет (например, личная информация или объект государственной тайны), незащищенными, а потому доступными для хакерской атаки. Проблему можно решить через проведение государством различных курсов повышения цифровой грамотности, как в отношении населения, так и в отношении государственных служащих;

5. доступность цифровых технологий. В данном случае речь идет о том, что на многих территориях России, либо отсутствует доступ в Интернет, либо его скорость формирует значительные проблемы его применения. Отметим, что в отношении коммуникационных технологий ситуация аналогичная. Решить ее можно, как расширением зоны связи самим государством и подконтрольными ему компаниями (например, Россия владеет более третью акций компании «Ростелеком»), так и формированием достаточной мотивации для проведения таких действий со стороны частных лиц

Представленные риски указывают на то, что, в случае отсутствия их достаточной проработки, весь процесс цифровизации может оказать не потенциально положительное воздействие, а исключительно негативное. По этой причине необходимо каждую выделенную проблему решать, либо предложенным способом, либо иным, но не менее эффективным. При этом можно рекомендовать следующую последовательность:

1. Формирование цифровой компетентности. Это наиболее важная проблема потому, что, в случае ее отсутствия, все благоприятные эффекты, либо нивелируются, либо трансформируются в риски;

2. Единые базы данных. Этот аспект крайне важен для ускорения государственных процессов;

3. Кибербезопасность. Все вводимые государством решения должны быть надежными, нельзя вводить в массовое потребление небезопасные сервисы;

4. Недоступность цифровых технологий — проблема находится наравне по важности с недоступностью услуг, но затрагивает более широкие слои населения, потому должна быть решена первой.

Если данную последовательность соблюсти, то все проблемы будут решены в верном порядке и не позволят сформировать дополнительные риски, например, как это

было бы, если сначала цифровые технологии стали бы доступными повсеместно, а лишь после этого кибербезопасность стала бы приемлемой.

Подводя итог, констатируем, что цифровизация государственного управления крайне важна и может сформировать многочисленные положительные аспекты. Однако, существует ряд трудностей, которые необходимо оперативно решать для того, чтобы цифровизация не привела к негативным последствиям. Автором данной научной статьи были предложены практические рекомендации в этом направлении, а также последовательность решения проблем. Если все эти аспекты будут применены на практике или учтены, процесс цифровизации в России будет проходить более корректно.

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

Особенности защиты прав потребителей в процессе становления эпохи цифровизации

Аннотация. Актуальные тенденции цифровизации экономико-финансовой арены нашли свое место в системе потребительских правоотношений, в частности, в порядке заключения договора и предоставления информации о товаре (услуге). Предоставление информации в сети Интернет не должно носить формальный характер, а должно соответствовать имеющимся требованиям к порядку предоставления информации. Особое внимание в статье уделено характеристике новелл законодательства о защите прав потребителей, возлагающие информационные обязанности на владельцев агрегаторов информации о товарах (услугах). В статье сделан вывод: буква закона пока неоднозначно регламентирует модернизированный формат потребительских правоотношений.

Ключевые слова: цифровизация, защита прав потребителей, дистанционная продажа товара (услуг), заключение договора, предоставление информации.

Актуальность темы научного исследования обусловлена ростом объема дистанционных сделок на потребительском рынке, который подчеркивает необходимость для законодателя следовать тенденциям цифровой трансформации и обновлять законодательные рамки. Такие обновления должны обеспечивать защиту прав потребителей, укреплять доверие к интернет-сделкам и способствовать развитию бизнеса. В конечном итоге, это будет способствовать экономическому прогрессу и улучшению общего благосостояния страны.

Особенности защиты прав потребителей в эпоху цифровизации обусловлены быстрым развитием технологий и изменением способов ведения бизнеса. Цифровизация предоставляет новые возможности для улучшения защиты прав потребителей, но также порождает уникальные вызовы, требующие адаптации правовых рамок и подходов к защите.

Целью настоящего исследования является комплексный анализ существующих механизмов защиты прав потребителей и оценка их эффективности в условиях цифровой экономики, образование потребителей относительно их прав и обязанностей, а также способов защиты от новых форм мошенничества.

Для достижения поставленных целей будут выполнены следующие задачи:

- анализ действующего законодательства и международных соглашений, регулирующих защиту прав потребителей в цифровой среде;
- идентификация и классификация потенциальных рисков и угроз для потребителей, связанных с цифровизацией;
- исследование влияния новых технологий, таких как искусственный интеллект и блокчейн, на защиту прав потребителей;
- сбор и анализ данных о случаях нарушения прав потребителей в цифровой среде для выявления системных проблем;
- подведение итогов исследования, отражение основных выводов и предложений.

Защита прав потребителей в России это сложный и многоаспектный процесс, который претерпел значительные изменения с начала 1990-х гг. С момента принятия Закона о защите прав потребителей в 1992 г., который до сих пор является основополагаю-

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

щим документом в этой сфере, правовая база постоянно эволюционирует, стремясь отвечать на вызовы времени.

Исторические корни регулирования потребительских отношений уходят в глубь веков, когда на Древней Руси сложились первые формы торговых взаимоотношений. Однако, если в древности продавец обладал более высоким статусом, и покупатель часто оставался в неведении относительно многих аспектов товара, то современное законодательство стремится уравновесить эти позиции, предоставляя потребителю защиту и информацию [2].

Сегодняшняя практика урегулирования споров между продавцами и покупателями отражает более чем тридцатилетний опыт развития потребительского законодательства, подчеркивая динамичность и адаптивность правовой системы к меняющимся условиям рынка и технологическому прогрессу.

Важным этапом в развитии законодательства о защите прав потребителей стало постановление ЦИК СССР 1934 г. Данное постановление впервые вводило уголовную ответственность за обман покупателей. Это событие заложило основу для последующих реформ, особенно заметных в 1960—1970-е гг., когда происходила кодификация важнейших отраслей права.

Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г. и Гражданского кодекса РСФСР 1964 г. закрепляли статьи, защищающие права потребителей. Именно после принятия этих актов началась новая эра в правовом регулировании потребительских отношений.

Однако, несмотря на эти прогрессивные изменения, отсутствие единого кодифицированного акта приводило к бюрократическим препятствиям и неоднозначности в применении санкций за нарушения в сфере торговли.

Эти проблемы подчеркивают сложность и многоуровневость процесса защиты прав потребителей в условиях советской правовой системы, а также необходимость дальнейшего развития и уточнения законодательных механизмов.

1960—1970-е гг. стали периодом значительных изменений в административном праве СССР. Ответственность за административные нарушения была закреплена в отдельных правовых актах, что создавало фрагментированную систему без единого кодифицированного документа. Продавцы, использующие недобросовестные практики, такие как недовес, недомер или обман покупателей, становились объектами правового регулирования.

Проект закона «О качестве продукции и защите прав потребителей», который был разработан в 1988 г., представлял собой попытку систематизации и оптимизации защиты прав потребителей, однако так и не был принят. Это подчеркивало насущную потребность в законодательном урегулировании данной сферы. Решающим моментом стало принятие Закона СССР от 22 мая 1991 г. № 2184-1 «О защите прав потребителей». Именно этот закон впервые в истории советского законодательства закрепил права потребителей на государственную защиту, качество и безопасность продукции, а также предоставил право на судебную защиту и объединение в общественные организации.

Процесс создания современной законодательной базы, направленной на защиту прав потребителей, охватывает период с 1992 по 1999 год. Этот период характеризуется активным принятием законодательных и подзаконных актов, ставших краеугольным камнем в системе защиты прав потребителей в Российской Федерации.

В дополнение к Закону «О защите прав потребителей», был принят ряд документов, включая Конституцию РФ, Гражданский кодекс РФ и Уголовный кодекс РФ. Такие законы, как: «О сертификации продукции и услуг», «О стандартизации» и «Об обеспечении единства измерений», также внесли значительный вклад в развитие правовой защиты потребителей.

Таким образом, этот период знаменует собой начало формирования уникальной и самобытной системы защиты прав потребителей, отражающей специфику переходного времени и стремление России к интеграции лучших мировых практик в свою правовую систему.

Цифровизация как ключевой элемент модернизации общества пронизывает все аспекты нашей жизни, становясь неотъемлемой частью экономического развития и социального прогресса. Этот процесс, признанный глобальным трендом, открывает новые горизонты для гуманизации и демократизации мирового сообщества. В контексте экономическо-правовых отношений, цифровизация представляет собой катализатор изменений, в том числе в сфере защиты прав потребителей.

В эпоху цифровой экономики, когда технологии развиваются с невероятной скоростью, правовая система должна адаптироваться к новым реалиям. Это требует от законодателя учета двух ключевых направлений.

Первое направление включает в себя развитие технических коммуникаций, которые способствуют появлению инновационных товаров и услуг, формируя новую структуру взаимоотношений между спросом и предложением.

Вторым направлением считается развитие информационных коммуникаций, что ведет к трансформации взаимодействия участников договорных отношений, делая его более прозрачным и доступным [1].

Закон РФ «О защите прав потребителей» регламентирует в ч. 1 ст. 10, что изготовитель (исполнитель, продавец) обязан своевременно предоставлять потребителю необходимую и достоверную информацию о товарах (работах, услугах), обеспечивающую возможность их правильного выбора.

Следовательно, цифровизация не только переопределяет экономические процессы, но и стимулирует правовую систему к инновациям, обеспечивая более эффективную защиту прав потребителей в новой цифровой реальности.

В контексте цифровой экономики, осведомленность потребителей о товарах и услугах приобретает новое значение. Тезис Т. В. Шершень о необходимости предоставления полной информации потребителям для осознанного выбора актуален как никогда. В ст. 8 Закона РФ «О защите прав потребителей» закреплено право на получение информации, что является фундаментальным принципом в эпоху электронной коммерции.

Электронная коммерция, охватывающая широкий спектр деятельности от онлайн-торговли до электронных переводов, представляет собой более чем просто транзакции. Она воплощает в себе эволюцию бизнес-процессов и потребительского опыта, где каждый аспект, будь то текст, звук или видео, становится частью цифрового взаимодействия. Это новая реальность, в которой традиционные методы ведения бизнеса преобразуются, предоставляя потребителям уникальные возможности и вызывая необходимость в новых подходах к защите их прав.

Онлайн-рынок, расширяющий границы традиционной торговли, предоставляет потребителям безграничный доступ к многообразию товаров и услуг. В эру, когда дистанционные покупки становятся нормой, информационная прозрачность становится ключевым фактором в выборе потребителем [3]. Это подчеркивает важность информатизации общества и необходимость предоставления детального описания товаров и услуг для осведомленного выбора в момент совершения сделки.

Текущее российское законодательство не выделяет интернет-сделки в отдельную категорию, однако нормы применимые к заключению различных видов договоров, содержащиеся во второй части ГК РФ и других нормативно-правовых актах распространяются и на сделки, заключенные в сети Интернет. Целевая направленность законодательства о защите прав потребителей состоит в создании дополнительных правовых гарантий соблюдения прав и интересов граждан-потребителей, находящихся в неравном положении с контрагентами с учетом экономических условий, уровня образова-

ния, покупательной способности. Право — это всегда сочетание должного и сущего [4]. По своему содержанию гражданское право призвано обеспечивать начало равенства и справедливости не только при формировании прав и обязанностей в правоотношении, но и при установлении мер ответственности и защиты при совершении правонарушения. Особенно важно обеспечить доступную и равную защиту для непрофессиональных участников гражданского оборота, для граждан-потребителей, для сторон экономически более слабых и незащищенных. Механизм защиты прав потребителей включает не только гражданско-правовые средства, но и публично-правовые инструменты, особое значение среди которых отводится судебной и административной защите гражданских прав. Следовательно граждане могут восстановить свои нарушенные права, обратившись в суд.

В эпоху цифровизации, когда интернет-сделки становятся все более распространенными, возникает потребность в адаптации судебной системы к новым реалиям. Это включает в себя пересмотр подходов к оценке доказательств, полученных через интернет. Современное гражданское процессуальное законодательство уже отражает эту тенденцию, признавая цифровые документы, полученные из сети, в качестве письменных доказательств.

Информационные технологии, такие как блокчейн и искусственный интеллект, могут играть ключевую роль в обеспечении прозрачности и отслеживании происхождения товаров и услуг. Однако, необходимо также учитывать риски, связанные с защитой данных и конфиденциальности.

Судебная система должна быть готова к новым вызовам, связанным с доказыванием фактов через цифровые каналы, и требует обновления законодательства для отражения этих изменений [5]. Правовая защита должна быть доступной и эффективной, чтобы каждый потребитель мог отстаивать свои права в условиях цифровой экономики.

Таким образом, защита прав потребителей в цифровую эпоху требует комплексного подхода, включающего обновление законодательства, образование потребителей и использование новых технологий для обеспечения справедливости и равенства в цифровом пространстве. Это позволит не только защитить интересы потребителей, но и способствовать устойчивому развитию цифровой экономики.

Литература

1. Агафонова, Н. Н. Защита прав потребителей: материальные и процессуальные аспекты: учебное пособие / Н. Н. Агафонова. — Москва : Проспект, 2021.
2. Харламова, Е. Н. Защита прав потребителей в российской практике: исторический аспект / Е. Н. Харламова, К. Р. Давлетшина, А. В. Николаева // Экономика и социум. — 2019. — №6 (61).
3. Цифровая экономика: глобальные тренды и практика российского бизнеса / ответственный редактор Д. С. Медовников. — Москва : ВШЭ, 2020.
4. Озыкова, Ц. И. Защита прав потребителя по законодательству Российской Федерации / Ц. И. Озыкова // Мировая наука. — 2022. — № 11 (68).
5. Котовой, А. С. Защита прав потребителей государственными органами в эпоху цифровизации гражданского оборота / А. С. Котовой // Вопросы российской юстиции. — 2024. — № 30.

Чаус А. О.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Безопасность мореплавания в эру автономного судовождения: проблемы и перспективы правового регулирования

Аннотация. Статья посвящена проблемам и перспективам правового регулирования безопасности мореплавания в эру автономного судовождения. Анализируются проблемы кибербезопасности при использовании автономных судов. Отмечается, что большинство автономных судов не имеют достаточного опыта эксплуатации. Обращается внимание на то, что одной из главных проблем для обеспечения безопасности автономных судов выступает отсутствие должного законодательного регулирования этой сферы правоотношений как на международном, так и национальном уровне. Рассматривается институт солидарной ответственности, который ввел российский законодатель для возмещения вреда лицам, пострадавшим при эксплуатации автономного судна. Среди солидарных должников в законодательстве названы производители оборудования и разработчики программного обеспечения. По мнению автора, с таким подходом организации, занимающиеся производством оборудования и разработкой программного обеспечения, воздержатся от установки своих продуктов на беспилотные суда в Российской Федерации. Такая ситуация может негативно отразиться на развитии автономного судовождения в нашей стране в целом. Поднимается проблема, касающаяся моделирования аварийных ситуаций с автономным судном. Автор считает, что российскому законодателю целесообразно закрепить требование о заключении владельцем автономного судна договора со спасательной организацией, по которому последняя берет на себя обязательство обеспечить прибытие спасательной бригады в случае возникновения аварийной ситуации на беспилотном судне. В заключение делается вывод о том, что в будущем в Российской Федерации должно быть усовершенствовано правовое регулирование вопросов, связанных с кибербезопасностью, действиями владельцев автономных судов при аварийных ситуациях, порядком возмещения ущерба, причиненного вследствие эксплуатации автономного судна.

Ключевые слова: автономное судно; автономное судовождение; беспилотное судно; кибербезопасность; солидарная ответственность; цифровые технологии.

Революция в области автономного вождения касается не только наземных транспортных средств. В сферу мореплавания также активно внедряются цифровые технологии [9, стр. 48]. Морские суда в будущем могут остаться без пилотов и экипажей. В России автономные морские суда уже используются. В качестве примера здесь можно назвать сухогруз «Пола Анфиса», работающий в Средиземном и Черном морях. Чаще он работает в обычном режиме, но периодически, когда появляется возможность, переводится в автономный режим [4, стр. 34].

Автономное морское судно — это судно, которое способно плавать без экипажа благодаря множеству датчиков и бортовых приборов, таких как радар и спутниковая связь. Оно также оснащено внутренними и внешними датчиками, которые собирают широкий спектр данных, что позволяет ему принимать автономные решения и взаимодействовать с окружающей средой.

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

Автономное судовождение, безусловно, имеет множество преимуществ. Так, использование автономных судов обеспечивает существенную экономию (приблизительно от 30 до 40%), поскольку небольшая группа может контролировать несколько автономных судов одновременно из наземного центра управления. Кроме того, автономные суда считаются более безопасными, поскольку помогают избежать аварий из-за человеческих ошибок, которые, к сожалению, часто встречаются в мореплавании. Кроме того, автономное судовождение более экологично и эффективно, поскольку позволяет лучше планировать движения судов [1, стр. 98].

Автономное судовождение, несмотря на свои бесспорные преимущества, несет в себе и новые риски. В первую очередь стоит отметить, развитие новых технологий, в том числе с большей автоматизацией и цифровизацией, влечет за собой увеличение риска кибератак [5, стр. 64]. Все больше функций переносится с судна в операционные центры, что приводит к созданию все более сложных соединений. Кроме того, морские суда характеризуются длительным сроком службы систем и сложной инфраструктурой. Вследствие длительной эксплуатации системы становятся более уязвимыми.

Поэтому кибербезопасность должна быть одним из центральных вопросов при использовании автономных морских судов. В частности, необходимо разрабатывать меры, направленные на предотвращение, обнаружение кибератак и минимизацию ущерба. Однако, вероятно, что абсолютной кибербезопасности будет практически невозможно достичь, поскольку те, кто осуществляет кибератаки, также постоянно их совершенствуют [6, стр. 61].

При использовании беспилотных судов большая часть операций будет управляться машинами, что требует более сложных технологий. Кроме того, гораздо большее число технологических систем будет иметь решающее значение для безопасности, чем раньше. Это предъявляет повышенные требования ко всему техническому оборудованию на борту как при внедрении, эксплуатации, так и при обслуживании.

Беспилотные суда могут привести к увеличению доли программных или технических сбоев. Это может быть результатом развития технологий, повышения сложности, плохой технической реализации и того, что большая часть оборудования интегрирована и взаимосвязана. В дополнение к проблемам, непосредственно касающимся технических систем, значительная часть рисков часто связана с интерфейсами между системами.

Программное обеспечение позволило автоматизировать многие функции, которые в прошлом выполнялись людьми, поэтому оно является основой беспилотного судна. Для повышения уровня автоматизации потребуется большое количество программного обеспечения, а его структура сложна. Это создает максимальную зависимость от надежного, совместимого и должным образом проверенного программного обеспечения как на борту судов, так и в оперативном центре. В литературе отмечается, что проверка программного обеспечения является ключевой задачей при введении в эксплуатацию беспилотных судов [8, стр. 98].

В некоторых системах автоматизации тестирование является достаточной основой для проверки, но с этим связан ряд проблем. Во-первых, сложно определить критерии приемлемости функций, а также приемлемый уровень безопасности. Скорее, не составляет труда определить, какие автоматические функции требуются и какие критерии производительности с ними связаны. Кроме того, сложно понять, как тестировать новые функции, потому что критические для безопасности ситуации возникают редко.

Неизвестные факторы и взаимосвязи предоставят программному обеспечению неограниченное пространство для принятия решений, которые, возможно, будет невозможно полностью протестировать.

Таким образом, моделирование может создать ложное чувство безопасности, поскольку просто невозможно смоделировать все ситуации, с которыми сталкивается судно.

Кроме того, для развития автономного судовождения требуется разрабатывать инфраструктуру, адаптированную к судну. Связанные с этим затраты, в дополнение к и без того высоким затратам на строительство, усложняют эту задачу. Судну также придется адаптироваться к транспортной ситуации, в которой задействованы не только другие беспилотные суда, но и другие суда и экипажи. Передача данных и взаимодействие между различными функциями инфраструктуры будут иметь решающее значение для реализации.

Исследования показывают, что сбои во внутренних и внешних системах связи представляют серьезную проблему для безопасности. Одной из причин этого является то, что относительно небольшое количество судов разбросано по большой территории, а также возможны значительные различия в условиях окружающей среды. Это означает, что сегодня невозможно обеспечить необходимую связь [3, стр. 6].

Еще одной серьезной проблемой обеспечения безопасности в условиях развития автономного судовождения является то, что большинство автономных судов не имеют достаточного опыта эксплуатации. Без опыта эксплуатации недостаточно данных для оценки ключевых аспектов безопасности и изучения прошлых аварийных событий.

В настоящее время страны, развивающие автономное судовождение, как правило, исходят из опыта применения цифровых технологий в автомобильной и авиационной отраслях. Действительно, автомобильная и авиационная отрасли значительно продвинулись в развитии автономных систем [7, стр. 8]. Однако стоит иметь в виду, что не все принципы работы автономных систем автомобильного и воздушного транспорта можно перенести на морские суда. Именно по этой причине для обеспечения безопасности морских судов требуются дополнительные исследования и опыт эксплуатации.

Ограниченный опыт эксплуатации создает неопределенность в оценке рисков. Некоторыми экспертами высказывается мнение о том, что повышение уровня автоматизации может предотвратить некоторые виды аварий, но все еще неясно, насколько это может улучшить показатели аварийности [2, стр. 5]. Экипаж на борту обычных судов в некоторых случаях может предотвратить несчастные случаи. Разработка механизмов, направленных на предотвращение аварий на автономных морских судах, будет, на наш взгляд, непростым. Так, можно предположить, что некоторые виды аварий будут непосредственно вызваны новыми типами технологий (например, сбоями программного обеспечения).

Стоит заметить, что аварии на автономных морских судах уже имеют место. Приведем примеры.

В сентябре 2019 года беспилотное судно в Харстаде (Норвегия) вышло из-под контроля, выбросило двух находившихся в нем сотрудников норвежской береговой охраны, поехало кругами, врезалось в другое беспилотное судно, которое должно было его остановить, где один из находившихся на борту потерял сознание, и через полтора часа сам сел на мель. В своем отчете после этого инцидента Национальный совет по расследованию происшествий в вооруженных силах (SHF) указал на ряд факторов, которые могут способствовать повышению эксплуатационной безопасности. Сюда входит обучение экипажа, внедрение нового оборудования, использование защитных чехлов на сиденьях беспилотных судов и использование кнопки, позволяющей вывести из строя неисправное судно [URL: <https://www.forsvaretsforum.no/forerlos-bat-lop-lopsk-utenfor-harstad---dodmannsknapp-system-ma-forbedres/114070>].

В ноябре 2023 года авария с беспилотным судном произошла в другой стране — Великобритании. Так, беспилотное судно Vanguard BMC Великобритании готовилось к патрулированию Атлантического океана, когда вышла из строя навигационная систе-

ма, указывающая на глубину погружения. Серьезная неисправность заставила командиров на борту думать, что подводная лодка находится в горизонтальном положении, хотя в действительности беспилотное судно входило в «критическую зону». На борту в это время находился экипаж из 140 человек. Великобританские инженеры, которые также находились на судне, успели предотвратить аварию в последнюю минуту. Если бы им это не удалось, то авария с Vanguard BMC Великобритании могла стать крупнейшей со времен Второй мировой войны [URL: <https://iz.ru/1608036/naina-kurbanova/kriticheskaja-zona-britanskaia-atomnaia-submarina-chut-ne-poterpela-krushenie>].

Одной из главных проблем для обеспечения безопасности автономных судов является отсутствие должного законодательного регулирования этой сферы правоотношений.

Безопасность судов регулируется как международным, так и внутригосударственным законодательством.

На международном уровне нормативно-правовые акты, регулирующие вопросы эксплуатации беспилотных судов, находятся в стадии разработки. Так, Международная морская организация (далее — ИМО) занимается разработкой международного Кодекса по морским автономным надводным судам (далее — МАНС) занимается уже несколько лет. По последним данным, МАНС ИМО планирует принять к концу 2024 года, а весной 2025 года эксперты ИМО проанализируют его применение. В это время МАНС будет носить необязательный (рекомендательный) характер. Обязательным его планируют сделать к 2028 году [URL: <https://rs-class.org/news/general/rs-prinyal-uchastie-v-107-y-sessii-komiteta-imo-po-bezopasnosti-na-more/>].

Российская Федерация в части законодательного регулирования эксплуатации беспилотных судов продвинулась значительно дальше, чем большинство стран. Так, в июле 2023 года глава нашего государства подписал Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которыми были введены нововведения в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) в части автономного судовождения. Эти нововведения вступили в силу в сентябре 2024 г.

В результате в КТМ РФ были закреплены легальные определения терминов «полностью автономное судно» и «полуавтономное судно». Кроме того, российским законодателем были урегулированы вопросы о составе экипажа, в том числе внешнего, установлены обязанности капитанов и требования к управлению, а также к перевозкам автономными судами.

Несмотря на положительную сторону законодательного урегулирования вопросов эксплуатации беспилотных судов, стоит отметить, что некоторые из принятых нововведений являются неоднозначными.

Во-первых, следует сказать о том, что в КТМ РФ автономные суда были классифицированы на две разновидности: 1) полуавтономные; 2) полностью автономные. При этом в разрабатываемом МАНС эксперты ИМО выделили больше видов автономных судов — четыре. Безусловно, что российский законодательский процесс не связан с подходами, разрабатываемыми ИМО. Однако очевидно, что если Российская Федерация присоединится к МАНС (что произойдет с большой долей вероятности, так как российские эксперты задействованы при его разработке), то ей придется менять подход к классификации автономных судов.

Во-вторых, в КТМ РФ была введена ответственность за причинение ущерба при эксплуатации беспилотного судна. В частности, российский законодатель ввел институт солидарной ответственности. В качестве солидарных должников в КТМ РФ названы несколько субъектов: 1) владелец беспилотного судна; 2) собственник; 3) компетент-

ная организация, осуществляющая управление беспилотным судном; 4) производитель оборудования; 5) разработчик программного обеспечения.

Особенностью солидарной ответственности выступает то, что потерпевшая сторона может выбрать любого из солидарных должников и предъявить ему требование о возмещении причиненного ущерба [10, стр. 58]. Таким образом, в случае нанесения ущерба вследствие эксплуатации беспилотного судна потерпевшая сторона может предъявить свои требования: 1) одному из солидарных должников; 2) нескольким из солидарных должников; 3) всем солидарным должникам.

Таким образом, российский законодатель в КТМ РФ максимально возможно защитил субъектов, пострадавших при эксплуатации беспилотного судна. Однако есть определенные вопросы при защите прав и законных интересов производителей оборудования и разработчиков программного обеспечения в этом случае. Как правило, у беспилотного судна много и производителей оборудования, и разработчиков программного обеспечения. Все эти производители и разработчики будут обязаны возмещать ущерб пострадавшим лицам. Можно предположить, что с таким подходом организации, занимающиеся производством оборудования и разработкой программного обеспечения, воздержатся от установки своих продуктов на беспилотные суда. Думается, что такая ситуация, безусловно, может тормозить автономное судовождение в Российской Федерации.

В-третьих, в КТМ РФ есть определенные пробелы в части регламентации аварийных ситуаций, когда беспилотное судно вышло из-под контроля. Так, в ч. 5 ст. 106.1 КТМ РФ российский законодатель предусмотрел, что владелец беспилотного судна должен разработать план действий, если такое судно выйдет из-под контроля. В этой же норме говорится о том, что такой план должен включать «мероприятия по взаимодействию с береговыми службами, поисковыми и аварийно-спасательными службами». Кроме того, этот план должен быть утвержден компетентной организацией.

Как мы подчеркивали ранее, сегодня невозможно смоделировать все аварийные ситуации, с которым может столкнуться владелец беспилотного судна. Считаем, что более целесообразно было бы закрепить в КТМ РФ требование о заключении владельцем автономного судна договора со спасательной организацией, по которому последняя берет на себя обязательство обеспечить прибытие спасательной бригады в случае возникновения аварийной ситуации на беспилотном судне.

Вышеизложенное позволяет сделать вывод о том, что одним из наиболее перспективных направлений развития судовождения во всем мире является использование автономных судов. Российская Федерация опережает многие страны в части законодательного регулирования вопросов эксплуатации беспилотных судов. Однако, несмотря на это, законодательство в этой области (прежде всего, КТМ РФ) нуждается в дальнейшем совершенствовании. В частности, по нашему мнению, на законодательном уровне требуют более тщательной проработки вопросы, связанные с кибербезопасностью данных автономных судов, действиями владельцев автономных судов при аварийных ситуациях, порядком возмещения ущерба, причиненного вследствие эксплуатации автономного судна.

Литература

1. Абрамова, Е. Н. Морское право и международный морской бизнес: учебник / Е. Н. Абрамова, Г. В. Алексеев, А. И. Балашов и др.; под общей редакцией д-ра экон. наук, проф. В. А. Шамахова, д-ра юрид. наук, проф. В. П. Кириленко. — Санкт-Петербург : СЗИУ РАНХиГС, 2021.
2. Андреев, К. Г. Безэкипажное судовождение на внутренних водных путях / К. Г. Андреев // Современные научные исследования: актуальные проблемы и тенденции: сборник трудов III Всероссийской научно-практической конференции. — Москва, 2022. — С. 5–9.

3. Ардельянов, Н. П. Основные проекты развития технологий безэкипажного судовождения / Н. П. Ардельянов // Вестник государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова. — 2022. — № 1 (38). — С. 5—8.
4. Гуцуляк, В. Н. Прозелитные нормы в российском и международном морском праве / В. Н. Гуцуляк // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 3 (39) — С. 32—48.
5. Дремлюга, Р. И. Уголовно-правовая охрана цифровой экономики и информационного общества от киберпреступных посягательств: доктрина, закон, правоприменение : монография / Р. И. Дремлюга. — Москва : Юрлитинформ, 2022.
6. Зайкова, С. Н. Транспортная безопасность в Российской Федерации: административно-правовые аспекты: монография / под редакцией А. Ю. Соколова. — Саратов : Изд-во Саратовской гос. юридической акад., 2022.
7. Кочои, С. М. Кибербезопасность автономных транспортных средств: зарубежный опыт управления общественно опасными рисками / С. М. Кочои // Транспортное право. — 2022. — № 2. — С. 7—12.
8. Остапчук, Е. С. Морские автономные надводные суда: правовые проблемы современного этапа развития отрасли / Е. С. Остапчук // Вестник государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова. — 2024. — № 1 (46). — С. 97—100.
9. Пинский, А. С. Автономное судовождение: вызовы и возможности / А. С. Пинский // Морское оборудование и технологии. — 2021. — № 4 (29). — С. 47—63.
10. Романова, О. И. Реализация права на оспаривание сделки и права на отказ от договора в солидарных обязательствах / О. И. Романова // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. — 2023. — № 1. — С. 58—99.

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

Отдельные проблемы законодательного регулирования заключения под стражу, связанные с проблемами со здоровьем

Аннотация. В представленной статье рассматриваются отдельные проблемы законодательного регулирования заключения под стражу, связанные с проблемами со здоровьем. В заключении статьи автор предлагает реализовать на практике предлагаемые корректировки законодательства, которые позволят более полно выполнять государственные гарантии больным подозреваемым.

Ключевые слова: заключение под стражу, больные подозреваемые, медицинское освидетельствование, медицинские документы, уголовный процессуальный кодекс.

Введение. Тема представленной статьи актуальна, так как заключение под стражу является наиболее суровой мерой пресечения, нарушающей конституционные права человека. Она способна нанести ущерб здоровью и жизни подозреваемых, если не выполняются законодательные требования. При этом сами требования формируют такие условия освобождения от заключения под стражу, которые не могут сохранить жизнь и здоровье больных, что недопустимо.

Материалы и методы исследования: анализ научной литературы и материалов судебной практики, конкретизация, дедукция, индукция, обобщение.

Результаты исследования. Заключение под стражу является наиболее суровой мерой в отношении лица в рамках досудебного производства. Причина заключается в прямом нарушении права на свободу передвижения и неприкосновенность личности, что ведет к необходимости применять данную меру наиболее осторожно и аргументировано. Правительство, осознавая это, ввело правила, согласно которым заключение под стражу может применяться, а также ситуации, в которых оно не может быть использовано. Одна из них — выявление проблем со здоровьем у подозреваемых. Несмотря на верность регулирования данного аспекта, в его рамках существуют проблемы, которые не позволяют на практике реализовывать его наиболее полно и справедливо. Если не внести изменений в законодательство, подозреваемые, имеющие тяжелые заболевания, могут, либо иметь значительные осложнения по своей болезни, либо даже умереть.

Таким образом, актуально, как рассматривать существующие проблемы в этой сфере, так и предлагать практические меры по их решению.

Базой для появления возможности освобождения от заключения под стражу по причине болезни является статья 10 Уголовного процессуального кодекса Российской Федерации (УПК РФ), согласно которому задержание не должно формировать угрозу для здоровья подозреваемого. По этой причине заключение под стражу тяжелобольных лиц не может проводиться, так как без должного ухода и/или медикаментов они могут даже погибнуть. В результате, в УПК РФ была добавлена ч. 1.1 ст. 110, согласно которой мера пресечения изменяется, если лицо признается тяжелобольным. Несмотря на это, до сих пор положения в отношении подозреваемых не являются совершенными.

Далее будут представлены некоторые наиболее значимые проблемы.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Д. А. Луньков.**

Обсуждение результатов. Так, во-первых, в уголовном праве России отсутствует процедура по недопущению заключения под стражу. Согласно положениям ст. 110 УПК РФ, мера пресечения может быть лишь изменена, что является недопустимым.

В результате, имеет место следующая последовательность — сначала подозреваемого заключают под стражу, лишь после этого, в случае наличия оснований, проводится медицинское освидетельствование и, если оно дает положительный результат, лицо освобождается от такой меры пресечения.

Это приводит к тому, что, фактически, по формальным причинам лицо вынуждено частично подвергаться такой мере пресечения, что нарушает его права. Это ведет к необходимости введения положения, согласно которому лицо имеет право на отсутствие применения заключения под стражу в его отношении.

К примеру, по одному из уголовных дел, в ходе судебного следствия были исследованы материалы, характеризующие личность обвиняемого М., свидетельствующие о наличии у него признаков тяжелых заболеваний, подтвержденных медицинскими документами (в том числе данные стационарного медицинского обследования). На досудебной стадии вопрос о проведении медосвидетельствования не рассматривался. В ходе допроса М. сообщил суду, что его состояние здоровья в условиях следственного изолятора ухудшилось.

Однако в настоящее время в законе нет статьи о том, что у суда имеются полномочия, при необходимости, провести повторный медицинский осмотр.

Основываясь на анализе имеющихся в уголовном деле медицинских данных о состоянии здоровья обвиняемого, длительности его содержания под стражей и необходимости оказания срочной квалифицированной медпомощи, защита заявила письменное ходатайство о направлении М. на медицинское освидетельствование.

В ходатайстве особое внимание уделялось рискам необратимой инвалидизации подзащитного при отсутствии срочного стационарного лечения. Квалифицированная медпомощь по данным заболеваниям должна осуществляться в условиях специализированного медицинского стационара.

Тем не менее суд не поддержал доводы защиты, а сторона обвинения заявляла о намеренном затягивании защитой судебного разбирательства.

В этой связи заслуживает внимания предложение, высказанное Н. В. Стус в ходе заседания Экспертного совета при Уполномоченном по правам человека в Российской Федерации 6 октября 2023 г. о необходимости закрепления в ст. 108 УПК РФ нормы о необходимости назначения медицинского освидетельствования подозреваемого или обвиняемого при решении вопроса об избрании меры пресечения в виде заключения под стражу.

В связи с чем, предлагается внести изменения в ч. 7 ст. 108 УПК РФ, позволив суду, в случае получения достаточных медицинских документов, постановить, что заключение под стражу было необоснованным, потому должно быть заменено на другую меру пресечения при необходимости проведения медицинского освидетельствования. Рекомендуются сформировать правило, согласно которому подозреваемому назначается домашний арест, который проводится в медицинском учреждении. Это позволит, как более быстро провести освидетельствование, так и минимизировать время незаконного заключения под стражу, и риски симуляции заболевания.

Еще одной значительной проблемой являются формальные ограничения, не допускающие проводить медицинское освидетельствование.

Так, действующие Правила медицинского освидетельствования подозреваемых указывают на то, что лишь сведения, полученные в ходе стационарного обследования, можно считать подходящими. Иные медицинские документы и заключения могут использовать, но это право, а не обязанность следователя, потому, в большинстве случаев, они не учитываются.

В результате, на практике имеет место следующая ситуация — подозреваемый действительно имеет заболевание, однако, доказать он его, либо не может, либо лишь с помощью данных амбулаторного обследования, которого недостаточно. Это ведет к отказу в медицинском освидетельствовании, следовательно, заключение под стражу считается допустимым и продолжает реализовываться. Итогом может стать, как ухудшение состояния здоровья лица, так и его смерть, что противоречит нормам ст. 10 УПК РФ.

Исходя из представленной информации, однозначно необходимо констатировать важность изменения действующих законодательных положений, так как они находятся в противоречии между собой. Можно рекомендовать следующие изменения:

1. Основанием для медицинского освидетельствования могут стать любые медицинские документы, которые позволяют констатировать наличие у подозреваемого заболевания.

2. Если документов нет, но заболевание выявлено или подозреваемый настаивает на его наличии, необходимо провести осмотр лица руководителем медицинского подразделения места содержания под стражей. Если он будет уверен в том, что болезнь есть или может иметь место, подозреваемого направляют на медицинское освидетельствование, даже если у него не было никаких медицинских документов.

Можно считать, что данные положения наиболее полно и верно защищают права человека, так как, во-первых, диагностировать заболевание можно не только стационарно, при этом проводится, как амбулаторное, так и стационарное обследование, одними и теми же медицинскими работниками, во-вторых, болезнь может сформироваться, поэтому документов может объективно не быть, а осмотр наиболее компетентным лицом в местах содержания под стражей позволяет минимизировать риски симуляции.

Еще одной проблемой являются слишком длительные сроки, разрешенные законодателем в отношении применения права на изменение меры пресечения. Представим процесс, имеющий место сейчас — сначала подозреваемого задерживают и суд принимает решение о его содержании под стражей, на что уходит не менее двух дней. Далее, даже при достаточной подготовке защитника подозреваемого, должен пройти еще один день, необходимый для предоставления разрешения на проведение медицинского освидетельствования. После этого не менее трех дней необходимо для того, чтобы подозреваемый был направлен на такую процедуру.

Заключение, формируемое исходя из итогов медицинского освидетельствования, составляет минимум пять дней, однако, вполне допустимо создавать его тридцать дней. Далее заключение направляется следователю, что затрачивает еще минимум один день, а он, в свою очередь, рассматривает его в течение трех дней (предположим, что в наилучшем случае это потребует одного дня). Исходя из этого, самым минимальным сроком изменения меры пресечения является длительность в тринадцать дней, однако, на практике это объективно займет больше времени, так как представители судов, медицинских учреждений и правоохранительных органов функционируют с учетом выходных и праздников, что увеличит срок минимум на четыре дня, то есть, итогом будет длительность в семнадцать дней.

Более того, обычно, минимальные сроки не исполняются, потому положительное решение приходит через тридцать — тридцать пять дней. Однозначно можно констатировать, что за месяц содержания под стражей лицо, имеющее тяжелое заболевание, может скончаться непосредственно в месте содержания, потому норма требует пересмотра.

Для решения проблемы, рекомендуется:

1. Сократить сроки формирования заключения — минимальным сроком должен стать один день, максимальным — три дня. Причина — такое заключение может со-

хранить здоровье и даже жизнь человеку, потому должно создаваться максимально быстро;

2. Следователь обязан рассмотреть заключение за максимум один рабочий день;

3. До тех пор, пока официально нельзя будет изменить меру пресечения, но уже существуют основания для медицинского освидетельствования (при этом важно учитывать предложения в отношении оснований, которые были указаны ранее), подозреваемый должен получать необходимое лечение, которое у него было до момента заключения под стражу.

Если данные предложения будут применены, сроки станут соответствовать положению больного.

Выводы. На основании осуществленного исследования можно сделать вывод о том, что на данный момент законодательство устанавливает такие нормы для больных подозреваемых, заключенных под стражу, которые нарушают важную статью 10 УПК РФ — мера пресечения может нанести ущерб их здоровью и даже стать причиной смерти. По этой причине были выделены наиболее важные элементы, препятствующие реализации своего права подозреваемыми. После этого были предоставлены авторские рекомендации, которые, в случае их принятия, позволят более гуманно относиться к больным подозреваемым, а также сформируют реальную возможность сохранения их здоровья и жизни.

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

Специфика договора об оказании юридических услуг

Аннотация. В исследовании рассмотрена проблема определения понятия договора об оказании юридических услуг. Проанализирована правовая природа договора об оказании юридических услуг. Рассмотрены основные подходы к его пониманию и квалификации как договора возмездного оказания услуг, договора поручения, смешанного договора и др. В конкретной ситуации выбор договорной конструкции, как правило, обусловлен совокупностью услуг, фактических и юридических действий, продиктованной той целью, которую стремятся достичь участники отношений. Универсальность конструкции договора возмездного оказания услуг и действенный механизм защиты прав услугополучателя, как слабой стороны обязательства, явились основными причинами наиболее широкого применения названного договора на практике. В статье рассмотрена судебная практика по вопросу проблемы классификации договора об оказании юридических услуг.

Ключевые слова: юридические услуги; договор об оказании юридических услуг; договор возмездного оказания услуг; смешанный договор.

В связи с преимущественной востребованностью на современном экономическом рынке нужды в оказании услуг и выполнении работ, самыми используемыми договорами гражданского оборота являются договор подряда и договор возмездного оказания услуг. Указанные договоры схожи своей сутью и практической тождественностью их правового регулирования. Необходимо разграничить схожие черты договора подряда и договора возмездного оказания услуг, их направленность на осуществление конкретных действий, а именно работу или услугу; возмездность, консенсуальность и двусторонность обоих разновидностей договора.

В предпринимательской деятельности субъектами правоотношений широко применяются договоры подряда и (или) возмездного оказания услуг. При заключении договора важно определиться, что будет являться его предметом — работа или услуга, так как от правильности определения вида договора будет зависеть, какие положения необходимо применять при его заключении.

Исходя из анализа судебной практики, можно сделать вывод, что существуют разные точки зрения на природу договора об оказании юридической помощи. Предполагается, что предметом такого договора должно являться оказание услуг как осуществление определенных действий, деятельности.

Оказание юристом правовых услуг может сопровождаться появлением каких-либо овеществленных результатов работы — исковое заявление, процессуальные документы, договоры. Однако главным в отношениях между клиентом и юристом является не форма, а содержание услуги — представительство, консультация, информирование. Условие договора об облечении услуги в форму какого-либо письменного документа не меняет квалификации соглашения между юристом и его клиентом как договора на оказание платных правовых услуг.

Такой вывод подтверждается позицией ВАС РФ относительно квалификации договоров на оказание правовых услуг. В информационном письме Президиума ВАС РФ от

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

29 сентября 1999 г. № 48 «О некоторых вопросах судебной практики, возникающих при рассмотрении споров, связанных с договорами на оказание правовых услуг» указано со ссылкой на ст. 421 ГК РФ о свободе договора, что стороны вправе определять условия договора по своему усмотрению, обязанности исполнителя могут включать в себя не только совершение определенных действий (деятельности), но и представление заказчику результата действий исполнителя (письменные консультации и разъяснения по юридическим вопросам: проекты договоров, заявлений, жалоб и других документов правового характера и т.д.).

Из-за неоднозначной позиции по рассматриваемому вопросу, в первоначальной редакции Закона об адвокатуре было указано, что отношения между адвокатом и доверителем оформляются договорами поручения и возмездного оказания услуг. Впоследствии Федеральным законом от 20 декабря 2004 г. № 163-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об адвокатской деятельности и адвокатуре в Российской Федерации» это положение было признано утратившим силу, и теперь нормы о квалификации договоров, заключаемых адвокатами со своими клиентами, в Законе об адвокатуре не содержится.

Интересным представляется определение Верховного Суда РФ от 4 апреля 2023 г. № 305-ЭС22-24429, которым дело направлено на новое рассмотрение, поскольку суды не установили фактический объем оказанных исполнителем услуг, были ли они направлены на достижение определенного в договоре результата. Суть спора заключалась в том, что общество обратилось в Арбитражный суд города Москвы с иском к обществу о взыскании долга по договору оказания услуг. Предметом договора являлись юридические услуги: консультирование, анализ, формирование пакета документов, подача заявки и взаимодействие с органом исполнительной власти при рассмотрении документов и сопровождение процесса заключения договора аренды. Между тем конечный результат не удовлетворил общество, и оно полагало юридические услуги по сопровождению процесса заключения были выполнены ненадлежащим образом — не достигнут результат.

В данном определении отражено, что правовые услуги представляют интерес для заказчика не сами по себе, они должны быть направлены на достижение определенного результата. Обычно в качестве результата оказания услуг указывается некая польза, которую осуществленное исполнителем предоставление при определенных условиях должно принести заказчику. Исполнитель при этом должен представить доказательства приложения максимальных усилий по достижению обусловленной договором цели.

Так же в данном определении сформирована позиция, которая активно применяется судами: исполнитель должен представить доказательства приложения максимальных усилий по достижению обусловленной договором цели. В случае недостижения этой цели суд может оценить причины неисполнения путем сопоставления объема и качества совершенных исполнителем действий в рамках обязательства и с учетом наличия реальной возможности достижения согласованной цели в результате именно этих и такого качества действий, а также степень усилий, которые должен был приложить исполнитель. Если действия исполнителя при обычных условиях должны были привести к оговоренной цели, то необходимо определить, является ли недостижение результата упущением исполнителя или цель не была бы достигнута даже при условии разумных, профессиональных и добросовестных действий исполнителя.

Таким образом, была сформирована позиция, что правовые услуги представляют интерес для заказчика не сами по себе, они должны быть направлены на достижение определенного результата.

Яблонский А. О.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Проблематика подъема затонувших судов в Российской Федерации

Аннотация. В статье с учетом существующих научных изысканий и правоприменительной практики исследуется ряд проблемных вопросов, которые затрагивают особенности процедуры подъема затонувших судов в Российской Федерации. Автором раскрывается сущность наиболее актуальных, на его взгляд, проблемных вопросов и дается авторская оценка относительно возможности и способов их разрешения. Делается вывод о необходимости совершенствования действующего законодательства, регулирующего общественные отношения по осуществлению подъема затонувших судов в Российской Федерации.

Ключевые слова: затонувшие суда; подъем затонувшего имущества; окружающая среда; право собственности; владелец судна; случайно поднятое затонувшее имущество.

Одним из приоритетных направлений государственной политики Российской Федерации является поддержание благоприятной окружающей среды в обществе. В целях реализации данного направления на государственном уровне разрабатывается комплекс мероприятий правового, организационного, технологического и иного характера, направленных на защиту жизни, здоровья, частного и государственного имущества от воздействия экологически вредных факторов. В качестве одного из таких мероприятий выступает очищение водных путей от затонувшего имущества. На сегодняшний день в условиях названного направления функционирует государственная программа «Охрана окружающей среды», которая включает в себя проект федерального уровня «Генеральная уборка» [URL: <https://www.mnr.gov.ru/activity/gencleaning/> (дата обращения: 6 августа 2024 г.)]. В рамках данного проекта осуществляются мероприятия по подъему и удалению затонувшего имущества в пределах территории Дальневосточного федерального округа.

Правовой режим процедуры подъема затонувшего имущества находит отражение в действующем международном и национальном законодательстве. Несмотря на это, вопросы ее реализации имеют множество противоречий юридического характера, разрешение которых на сегодняшний день не осуществлено. Проблемы подъема затонувших судов в Российской Федерации исследуются и на уровне научного сообщества [4, стр. 82], однако некоторые вопросы, такие как особенности правового режима части затонувшего судна, вопросы правового регулирования случайно поднятого имущества и вопросы иного характера на сегодняшний день не урегулированы.

Одной из основных проблем, которые не урегулированы действующим законодательством о подъеме затонувшего имущества, является вопрос о субъектах осуществления государственного контроля за своевременным удалением затонувшего имущества, а также контроля за его выявлением. КВБТ РФ (ч. 1 ст. 47.1) и КТМ РФ (ч. 1 ст. 109) возлагают обязанность по подъему затонувшего судна на следующих субъектов: собственника судна, владельца судна, администрацию морских портов, администрацию бассейнов внутренних водных путей, орган исполнительной власти субъекта, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее судно. К тому же, процедура подъема затонувших судов имеет установленные законом сроки, которые варьируются

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

в зависимости от характера ущерба, причиняемого таким имуществом окружающей среде. Однако в законодательстве не определен круг органов, которые наделены юрисдикцией по осуществлению контроля за своевременным удалением затонувших судов.

Исходя из анализа действующего законодательства и судебной практики, можно выявить круг субъектов, которые осуществляют контроль за состоянием водных объектов и их безопасностью. Так, к таким субъектам относятся администрации внутренних и внешних бассейнов, федеральные органы исполнительной власти (Минприроды, Росприроднадзор, Ространснадзор, Росводресурсы, органы специализированной прокуратуры и др.), органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации (министерства, ведомства, управления, службы и др.). Однако стоит подчеркнуть, что непосредственное осуществление государственного контроля за очищением водных путей от затонувших судов к их полномочиям не относится, что формирует пробел в законодательстве.

Поскольку наиболее часто в правоприменительной практике в качестве гражданского истца выступают транспортные прокуроры, предлагается наделить такими полномочиями именно данных лиц и внести соответствующие дополнения в приказ Генпрокуратуры России от 15 июля 2011 г. № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере».

Правовые пробелы существуют и относительно иных вопросов. Так, согласно п. 6 ст. 47.1 КВВТ РФ, при отсутствии информации о владельце затонувшего судна о необходимости подъема такого имущества делается официальная публикация. При этом, что из себя представляет такая публикация, в рамках какого источника она должна быть сделана и кем именно закон не регулирует. Не раскрываются также в действующем законодательстве, что подразумевается под значительным ущербом окружающей среде и какой орган наделен полномочиями по определению значительности такого ущерба. Предполагается, что в каждом конкретном случае значительный ущерб должен определяться, исходя из индивидуальных особенностей сложившихся обстоятельств, судом. При этом в рамках определения значительности ущерба окружающей среде (что касается споров с участием затонувших объектов) следует учитывать индивидуальные качества самого затонувшего имущества, площадь акватории, состояние водного объекта до и после затопления такого имущества, возможность осуществления судоходства, рыболовства и иных аналогичных видов деятельности, состояние водных биологических ресурсов.

Существует, в том числе, проблема, которая обусловлена возникновением в таких правоотношениях иностранного элемента [1, стр. 71]. Речь в данном случае идет о вступлении в общественные отношения по подъему затонувших судов иностранных граждан, лиц без гражданства, иностранного юридического лица, судна иностранного государства или имущества, которое затонуло на территории Российского водного пространства вместе с иностранным судном. Наиболее часто встречаются споры, в которых в качестве гражданского ответчика выступает гражданин иностранного государства. В таком случае исполнение судебного решения является практически невозможным в силу того, что применить национальные механизмы по подъему затонувшего судна в отношении нерезидента является довольно трудоемкой задачей. К тому же, пробел существует и относительно установления личности нерезидента-владельца затонувшего судна, а также относительно компетенции национальных органов, в полномочия которых входило бы применение мер принуждения к таким лицам.

В действующем законодательстве упоминается о случайно поднятом затонувшем имуществе (ст. 114 КТМ РФ, ст. 52 КВВТ РФ). При этом законодатель не дает разъяснение относительно упомянутой категории затонувших объектов. В научном сообществе встречаются исследования относительно случайно поднятого затонувшего имущества.

Так, по мнению В. Н. Ковалья, под данной категорией следует понимать «имущество, подъем которого произведен не профессиональной организацией» [2, стр. 15]. При этом автор утверждает, что процедура по подъему затонувшего имущества профессиональной организацией осуществляется с учетом совершения подготовительных мероприятий, а также целенаправленно, что не относится к случайному поднятию затонувших объектов. В. Н. Коваль также отмечает, что случайное поднятие затонувших объектов может быть осуществлено в ходе «перевозки, морских промыслов, добычи полезных ископаемых или других работ».

Однако возникает вопрос о том, возможно ли случайно поднять судно, которое имеет значительные объемы и размеры? Как правило, случайный подъем затонувшего имущества осуществляется без предварительного намерения на осуществление таких действий. В научном сообществе существует точка зрения, согласно которой к случайно поднятому затонувшему имуществу применимы положения гражданского законодательства, регулирующие общественные отношения по случайно найденному имуществу (ст. 227 ГК РФ) [3, стр. 469]. Применение норм о гражданско-правовой находке к категории случайно обнаруженного затонувшего судна возможно в случае, если у лица, нашедшего судно, отсутствуют имущественные права на него, и если обнаружение затонувшего объекта носит исключительно случайный характер. Так, правильнее было бы употреблять в отношении случайно поднятых затонувших судов категорию «случайно обнаруженное судно».

Немаловажной представляется проблема, касающаяся отнесения части затонувших судов к объектам недвижимости. Так, согласно ч. 1 ст. 130 ГК РФ, к недвижимым вещам относятся все разновидности судов. В связи с этим в отношении затонувшего имущества также применяются нормы, регулирующие правовой режим недвижимого имущества. Суда, в том числе, затонувшие, относятся к данной категории не случайно. В первую очередь, такое распоряжение законодателя обусловлено необходимостью прохождения процедуры государственной регистрации судов, которая предусмотрена для объектов недвижимости. К тому же, водные суда обладают довольно высокой стоимостью, что также характерно для недвижимости.

При затоплении судна возможен его раскол, в связи с чем на дне могут быть обнаружены части затонувшего объекта. Однако законодатель не урегулировал вопрос относительно принадлежности части затонувшего судна к движимым или недвижимым вещам. Особенности правового режима части затонувшего судна, в первую очередь, играют роль для дальнейшего приобретения имущественных прав на такие объекты.

Таким образом, в связи с выше изложенным следует прийти к выводу о том, что особенности правового режима затонувших судов на сегодняшний день окончательно не урегулированы действующим законодательством. Некоторые из выше обозначенных проблем исследуются в рамках научного сообщества, некоторые — находят отражение в правоприменительной практике. Между тем, ряд проблемных вопросов, затрагивающих особенности правового режима мест военных захоронений лиц, погибших на затонувших судах, а также особенности правового режима подъема затонувших военных судов и судов, имеющих определенную культурную ценность, до сих пор детально не изучены. Разрешение обозначенных проблем возможно лишь с учетом проработки существующих юридических пробелов и коллизий в действующем законодательстве и внесении в него соответствующих изменений.

Литература

1. Алимова, О. В. Правовое регулирование затонувшего имущества Российской Федерации: проблемы столкновения интересов / О. В. Алимова, Т. Ф. Алехина // Студент года 2023: сборник статей III Международного учебно-исследовательского конкурса. — Петрозаводск : Международный центр научного партнерства «Новая Наука», 2024.

2. Коваль, В. Н. Особенности права собственности на затонувшее имущество, находящееся в территориальных водах Российской Федерации / В. Н. Коваль // Lex Russica (Русский закон). — 2022. — Том 75. — № 4(185). — С. 9—18.
3. Кузнецова, О. А. Случайно поднятое затонувшее имущество и находка: правовое соотношение понятий / О. А. Кузнецова // Пермский юридический альманах. — 2021. — № 4. — С. 460—472.
4. Масалова, М. А. Правовое регулирование подъема затонувшего имущества / М. А. Масалова // Развитие взаимоотношений различных отраслей науки в современных условиях: сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции. — Стерлитамак : Общество с ограниченной ответственностью «Агентство международных исследований», 2021.

Яблонский А. О.,
магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)*

Страхование ответственности за удаление затонувших судов

Аннотация. Страхование представляет собой эффективный инструмент финансовой системы каждого государства. В статье рассматривается институт страхования ответственности за удаление затонувших судов. Автор акцентирует внимание на мало изученности данной категории, что связано, в первую очередь, с новизной такого института, а также с отсутствием должного нормативного регулирования общественных отношений по страхованию ответственности за удаление затонувших судов. Автором осуществлена попытка раскрытия особенностей такой процедуры, а также выявления наиболее явных проблем, существующих в данной сфере. Результатом исследования явилось мнение о том, что действующее законодательство, регулирующее институт страхования ответственности за удаление затонувших судов требует комплексного осмысления и доработки.

Ключевые слова: страхование; удаление затонувших судов; собственник затонувшего имущества; страховое свидетельство; страховщик; страхователь.

Построение и развитие эффективной системы страхования выступает одной из задач современного развитого государства, поскольку она способствует поддержанию стабильности экономики страны в целом и, в частности, ее финансовой системы [4, стр. 65]. Основной целью системы страхования является защита личных неимущественных и имущественных интересов социальных и публичных субъектов.

На сегодняшний день понятие страхования закреплено в действующей национальном законодательстве, а именно в ч. 1 ст. 2 Закона РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации». Так, согласно названному положению страхование рассматривается законодателем в качестве общественных отношений по защите интересов различных субъектов в случае наступления страховых случаев, предусмотренных в законе или в договоре. Страхование осуществляется не только в отношении имущественных, но также и личных интересов. Данный вид деятельности направлен на защиту интересов граждан, организаций, а также органов публичной власти.

Институт страхования регулируется также гражданским законодательством (гл. 48 ГК РФ). Согласно ст. 927 данного нормативного правового акта страхование может быть обязательным или добровольным. Обязательное страхование представляет собой закрепленную в законе обязанность конкретного субъекта застраховать свои личные или имущественные интересы. Случаи обязательного страхования установлены специальными законами.

Так, одним из таких случаев признается страхование ответственности собственника судна за его удаление в случае затопления. Обозначенные общественные отношения регулируются Найробийской международной конвенцией об удалении затонувших судов (ст. 12), а также КТМ РФ (ст. 336.11). Более подробно данный институт раскрывается в Конвенции. Из смысла названных положений следует, что на собственника судна возлагается обязанность по страхованию своей ответственности за его удаление в случае затопления такого судна. При этом законодатель устанавливает, что страхование такой ответственности необходимо только в определенном случае: когда валовый

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

объем судна составляет более 300 регистровых тонн. Данные о вместимости судна отражаются в специальном документе — мерительном свидетельстве, которое выдается Российским морским регистром судоходства.

При этом законодатель предусматривает альтернативу в отношении действий страховщика, а именно предоставляет выбор вариантов финансового обеспечения. Помимо страхования к финансовому обеспечению ответственности судовладельца может относиться гарантия банка или аналогичного учреждения [2, стр. 286]. Согласно ч. 3 ст. 368 ГК РФ банковская гарантия предполагает, что кредитная организация берет на себя обязательности в отношении должника (в нашем случае судовладельца) по исполнению денежных платежей в отношении бенефициара по его требованию.

По общему правилу, обязанность по страхованию ответственности за удаление затонувших судов лежит на зарегистрированном собственнике. Однако законодатель не предусматривает, кто приобретает право требования, если собственник не установлен либо если он прекратил свое существование. Согласно положениям КТМ РФ, обязанность по удалению затонувшего судна в случае ее неисполнения собственником такого имущества переходит к другим субъектам (администрациям морских портов и органам исполнительной власти субъекта Российской Федерации) при наличии следующих условий. Во-первых, к таким условиям относится угроза мореплаванию, включая осуществление навигационных процессов. Во-вторых, таким условием служит угроза причинения ущерба морской среде посредством ее загрязнения. В-третьих, удаление затонувших судов иными лицами осуществляется в случае препятствия таких объектов рыболовству, строительству гидротехнических сооружений и иным аналогичным видам деятельности [1, стр. 72].

При этом законодателем предусмотрен порядок перехода права собственности на затонувшее судно (ст. 113 КТМ РФ). Так, согласно названной норме, собственник затонувшего судна утрачивает на него право собственности в случае, если он своевременно не подал необходимые документы для его удаления или не удалил такое имущество. В случае неисполнения названных обязательств собственником капитан морского порта исключает данное судно из соответствующего судового реестра, после чего право собственности на затонувшее судно переходит к субъекту Российской Федерации, к территории которого ближе всего находится затонувший объект. Исходя из этого, можно предположить, что после перехода права собственности на затонувшее судно права требования страховой выплаты переходит к новому собственнику затонувшего судна.

Правовой режим института страхования ответственности за удаление затонувших судов на сегодняшний день не изучен в научном сообществе и практически не регулируется действующим международным и национальным законодательством ввиду того, что данный институт является относительно новым для национального права. В основном положения таких норм касаются условий, порядка выдачи и проверки страхового свидетельства, которые отражены в приказе Минтранса России от 31.01.2023 № 28. Между тем, вопросы института страхования ответственности за удаление затонувших судов остаются без внимания, что создает пробел в правоприменительной практике.

Ввиду осуществления анализа действующего законодательства приходим к выводу о том, что в целях регулирования общественных отношений по страхованию ответственности за удаление затонувших судов должны применяться нормы о договоре морского страхования, которые закреплены в гл. XV КТМ РФ. По договору морского страхования страхователь обязуется выплатить страховщику или выгодоприобретателю сумму понесенных убытков в результате возникновения страховых случаев. При этом действующим законодательством предусмотрено, что к страховым рискам следует относить ответственность судовладельца за убытки, понесенные им в связи с удалением затонувшего имущества.

Страхование ответственности за удаление затонувших судов осуществляется в форме заключения письменного договора [3, стр. 101]. В качестве страховщика может выступать российское или иностранное юридическое лицо, имеющее лицензию на осуществление страховой деятельности. Страховщики осуществляют оценку страхового риска с учетом вероятности наступления страхового случая (затопления судна), характеристики судна, расчета размера потенциального ущерба. В международном законодательстве устанавливаются лимиты гражданской ответственности за удаление затонувших судов. Так, определяется, что, исходя из тоннажа судна определяется количество расчетных единиц. К числу страхователей ответственности за удаление затонувших судов могут относиться как физические, так и юридические лица. Физическое лицо в обязательном порядке должно обладать признаком дееспособности.

В страховании ответственности за удаление затонувших судов могут принимать участие и иные участники. К примеру, ст. 305 КТМ РФ предусматривает возможность вступления в такие правоотношения диспашеров — лиц, обладающих специальными знаниями в области морского права. К тому же, в современном обществе все большую актуальность приобретают аджастеры (независимые эксперты по разрешению страховых споров) и клубы взаимного страхования (P&I Club) (особая форма организации морского страхования на основе внесения взаимных взносов). В национальном законодательстве содержится упоминание о существовании таких участников страхования, однако их правовой статус на сегодняшний день не определен.

При наступлении страхового случая страхователь обязан принять все зависящие от него меры по возмещению убытков в результате удаления затонувшего судна. Так, страховщик обязан выплатить страхователю установленную в договоре страхования ответственности сумму. При этом на страхователе лежит обязанность по предоставлению доказательств возникновения затопления имущества вне зависимости от воли собственника. По общему правилу, страховое возмещение выплачивается собственнику затонувшего судна. Однако в случае, если удаление затонувшего объекта было осуществлено не собственником, а иными лицами (администрацией морского порта или органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации), то такая сумма взыскивается в порядке регресса с собственника такого имущества. В том числе, субъекты удаления затонувшего судна вправе требовать непосредственно от страховой организации такого возмещения. При этом стоит также отметить, что в законодательстве не определяется, какой из органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации наделен полномочиями по подъему затонувшего судна.

Таким образом, в современном Российском государстве функционирует довольно развитая система страхования, что позволяет поддерживать высокий уровень финансовой стабильности в стране. В Российской Федерации существует добровольное и обязательное страхование. Одним из видов обязательного страхования является страхование ответственности за удаление затонувшего судна. На сегодняшний день данный институт развит не в полной мере: научные исследования относительно данного вопроса отсутствуют, законодательство также не раскрывает всех тонкостей данной процедуры. Между тем, вопросы удаления затонувшего имущества и, в том числе, страхования ответственности судоводителей, приобретают все большую актуальность ввиду формирования повышенного интереса к поддержанию благоприятной окружающей среды в обществе.

Литература

1. Алимова, О. В. Правовое регулирование затонувшего имущества Российской Федерации: проблемы столкновения интересов / О. В. Алимова, Т. Ф. Алехина // Студент года 2023: сборник статей III Международного учебно-исследовательского конкурса. — Петрозаводск: Международный центр научного партнерства «Новая Наука», 2024. — С. 69-75.

2. Петрова, В. С. Современные особенности страхования ответственности судовладельцев / В. С. Петрова // Научные исследования и разработки студентов: Сборник материалов IV Международной студенческой научно-практической конференции / Редколлегия: О. Н. Широков [и др.]. — Чебоксары: Общество с ограниченной ответственностью «Центр научного сотрудничества «Интерактив плюс», 2017. — С. 285-288.
3. Печеницын, Д. С. Страхование ответственности судовладельцев по российскому праву / Д. С. Печеницын // Молодой ученый. — 2023. — № 27(474). — С. 100-103.
4. Феоктистов, А. В. Развитие института страхования в России // Электронный научный журнал «Наука. Общество. Государство». — 2022. — Т. 10, № 2. — С. 63—71.