

ПРИЛОЖЕНИЕ
К «ВЕСТНИКУ ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»
№ 2 (22) — 2018

Статьи студентов и преподавателей
Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
и других вузов

СОДЕРЖАНИЕ

Абдулкеримов Э. А. Актуальные вопросы прокурорского надзора на транспорте	4
Акопян Д. А. Правовой статус государственного (муниципального) заказчика	9
Акопян Д. А. Правовой статус участника размещения заказа (поставщика).....	15
Бровенко Е. А. Порядок заключения договора государственного кредита	21
Великих В. Г. Совершенствование уголовно-правовых мер противодействия коррупционным преступлениям, совершаемым сотрудниками правоохранительных органов.....	25
Гуртовой Н. Е. Актуальные проблемы правового регулирования транспортной безопасности на железнодорожном транспорте	31
Зыкунова Д. В. Административная ответственность за совершение дорожно- транспортных происшествий.....	35
Зыкунова Д. В. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта.....	39
Игнатьева Д. И. Правовое регулирование кредитования юридических лиц.....	42
Имаметдинов Н. Ф. Международно-правовое регулирование транспортной сферы	46
Имаметдинов Н. Ф. Правовая защита прав хозяйствующих субъектов на транспорте.....	52
Кондрат И. С. Сравнительный анализ публичных и непубличных акционерных обществ	57
Лысенко Е. В. Субсидиарное обязательство в иностранном частном праве	63
Мазурок О. И., Едигарева Ю. Г. Обзор актуального состояния безопасности на воздушном транспорте в мире	76
Москалева В. А., Стефанати Н. Ф. Развитие авиации СССР в 1930-е годы	82
Мустафаев А. И. Договор аренды в предпринимательской деятельности	91
Насибова Р. А. Авиационная безопасность в российском праве.....	98
Пахомов С. В. Актуальные вопросы правового регулирования корпоративного управления на железнодорожном транспорте	103

Радченко В. А. Актуальные проблемы цифровизации транспорта и логистики: правовой и организационный аспекты	109
Ситникова М. О. Актуальные направления корректировки законодательства о несостоятельности (банкротстве)	117
Тетерина А. В. Государственное регулирование внешней торговли в современных условиях.....	120
Турыгина А. В. Проблема определения правового положения грузополучателя в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом	126
Финогенова А. С. Проблемы обнаружения, фиксации, изъятия и предварительного исследования следов биологического происхождения на местах обнаружения трупа.....	130
Фокин Ю. А. Порядок заключения и особенности исполнения договора строительного подряда.....	137
Фокин Ю. А. Юридическая природа отношений долевого участия в строительстве.....	142
Шаповалов Н. А. История развития понятия источник повышенной опасности	147
Шаповалов Н. А. Некоторые вопросы правоприменительной практики по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности на железной дороге.....	152
Шахидова Ш. О некоторых проблемах правового регулирования договора перевозки груза железнодорожным транспортом в предпринимательской деятельности	157
Эрматова У., Сивачева Л. Московский метрополитен в 1930-е годы	163
Ялышева А. Н. Особенности правового регулирования предпринимательской деятельности	172

Актуальные вопросы прокурорского надзора на транспорте

Аннотация. В статье раскрывается понятие «безопасность» с точки зрения отношений на транспорте, определена сущность деятельности прокуратуры на транспорте, которая осуществляется в отношениях связанных с надзором как формой обеспечения безопасности на транспорте.

Ключевые слова: безопасность, государственный надзор.

© Abdulkerimov E.

Role of the public prosecutor's supervision in transport security

Abstract. The concept of «security» is disclosed in this article from the point of view of relations in transport the essence of the activity of the prosecution in transport is determined, which is carried out in relations concerning surveillance as a form of security in transport

Keywords: security, government surveillance.

Состояние защищенности необходимо для всех сфер государства и общества, именно поэтому вопросам безопасности отведено особое место в системе законодательства.

Сегодня, когда международное сотрудничество приобретает новую форму и мир становится многополярным и доступным, роль транспорта имеет особое значение. Особенно это актуально для такой большой страны, как Россия, учитывая ее географическое положение, транспорт является основным связывающим звеном. Согласно статистике за 2017 г. транспортом общего пользования осуществлены следующее количество перевозок пассажиров²: 1) автомобильный транспорт 943 544,3 тыс. человек; 2) морской транспорт 626,0 тыс. человек; 3) внутренний водный транспорт 169,9 тыс. человек; 4) воздушный транспорт 7621,2 тыс. человек; 5) для железнодорожного транспорта 92 685,5 тыс. человек.

Для перевозок грузов по видам транспорта: 1) железнодорожный

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического университета Российского университета транспорта (МИИТ) **Т. С. Эфендиев.**

² URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/trans-sv/osnpoktr2016-18.xls

транспорт 110 574,9 тыс. т; 2) автомобильный транспорт 474 014,2 тыс. т; 3) морской транспорт 1 897,6 тыс. т; 4) внутренний водный 3 037,9 тыс. т; 5) воздушный транспорт 100,9 тыс. т. Все это, несомненно, подтверждает важность транспорта.

Учитывая все вышеперечисленное, можно смело заявить, что современная ситуация требует учета новых угроз и вызовов. Как известно, против России введены санкции, в ответ на которые Россия запретила ввоз некоторых товаров из стран, поддержавших санкции; осуществляется политика импортозамещения. Соответственно, актуален надзор за исполнением законов о запретах и ограничениях, ввозе и вывозе товаров, предотвращении ввоза санкционных товаров, в том числе через страны Таможенного союза. В связи с падением цен на нефть, сложной ситуацией с обеспечением доходной части российского бюджета были расширены полномочия таможенных органов по борьбе с финансовыми нарушениями, а значит, актуализируется использование прокурорами средств предупреждения незаконного вывоза валюты за рубеж и других незаконных финансовых операций, надзор за законностью применения указанных полномочий таможенными органами.

Насколько актуальна тема транспорта, настолько и актуален вопрос транспортной безопасности. В Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» дается следующее определение понятию транспортная безопасность.

Транспортная безопасность — это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Транспортная безопасность осуществляется в целях обеспечения безопасности и функционирования транспортного комплекса, защиты интересов личности, общества и государства от актов незаконного вмешательства. Безопасность на транспорте осуществляется через участников транспорта, а именно органов, уполномоченных на осуществление безопасности, и юридических лиц, являющихся субъектами транспортных отношений.

Особая роль в данных отношения отведена надзору. Ведь надзор — это одна из форм деятельности государственных органов по соблюдению законности. Чтобы все-таки понять сущность и специфику прокурорского надзора, следует выяснить, в чем отличие его от других видов надзора, так как контроль за законностью и исполнением законов возложен на различные органы власти.

Термин «контроль», является более объемным термином, он больше надзора, потому что включает в себя и возможность соответствующего вышестоящего и контролирующего органа не только наблюдать за законностью и ставить вопрос об устранении нарушений, но и устранять их своей властью. Это органы, осуществляющие административные функции, Например, органы местного самоуправления различных районов.

Федеральный закон от 17 января 1992 г. № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации» дает следующие определение понятию прокуратура. Прокуратура РФ является единой федеральной централизованной системой органов, осуществляющих от имени Российской Федерации надзор за соблюдением Конституции РФ и исполнением законов, действующих на территории РФ.

По мнению С. П. Желтобрюхова¹, прокурорский надзор отличают от контроля. Во-первых, прокуратура не обладает никакими административными функциями. Во-вторых, вскрыв нарушение, прокуратура сама его не устраняет, а передают дело на рассмотрение суда, либо соответствующего государственного органа. За исключением участия прокурора в уголовных делах. В уголовных делах прокурор уполномочен 1) проверять исполнение требований федерального закона при приеме, регистрации и разрешении сообщений о преступлениях; 2) выносить мотивированное постановление о направлении материалов в следственный орган или орган дознания для решения вопроса об уголовном преследовании согласно УПК РФ, рассматривать представленную руководителем следственного органа информацию следователя о несогласии с требованиями прокурора и принимать по ней решение; 3) давать письменные указания о направлении расследования; 4) давать согласие дознавателю, следователю на возбуждение уголовного дела и т.д.

В структуру прокуратуры входит транспортная прокуратура она в свою очередь специализируется на вопросах надзора на транспорте.

В своей деятельности транспортная прокуратура руководствуется Федеральным законом «О прокуратуре Российской Федерации» и приказом Генпрокуратуры России от 15 июля 2011 г. № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере». Генеральный прокурор РФ приказом от 21 июля 1993 г. № 25 возложил обязанность по осуществлению надзора за исполнением таможенного законодательства на транспортных прокуроров.

В 2012 г. на транспортные прокуратуры был возложен надзор за исполнением законов в сфере обустройства Государственной границы Российской Федерации, создания, развития и обеспечения деятельности пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации и мест пересечения Государственной границы Российской Федерации; надзор за исполнением законов Государственной инспекцией по маломерным судам МЧС России и ее территориальными подразделениями. В связи с созданием Следственного комитета РФ транспортным прокурорам поручен в установленных пределах надзор за законностью расследования уголовных дел, находящихся в производстве следственных управлений и от-

¹ Желтобрюхов С. П. Прокурорский надзор как гарантия законности в Российском государстве: Проблемы теории и практики : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 1999. С. 6.

делов Следственного комитета РФ на транспорте.

Транспортная прокуратура выполняет те же задачи, которые стоят перед всеми прокурорскими органами. Однако она имеет определенную специфику, состоящую в выявлении фактов нарушений действующего законодательства на транспорте, то есть в деятельности транспортных компаний. При поступлении заявления или иного сообщения о готовящемся или совершенном противоправном поступке на транспорте, руководитель транспортной прокуратуры дает указание о незамедлительном проведении проверки по выявлению факта правонарушения. Если данный факт подтвердился и выявленное нарушение на транспорте подпадает под соответствующую статью УК РФ, то решается вопрос о возбуждении уголовного дела.

Несмотря на научную разработанность и совершенствование большого объема законодательства в данном вопросе, в последние годы распространяется такое понятие, как транспортный терроризм. Примером эту служат события 14 июля 2016 г. в Ницце — после салюта в честь дня взятия Бастилии водитель, управляя грузовиком, выехал на городскую набережную. Погибли 84 человека. Полицейские застрелили находившегося за рулем преступника. В Германии 19 декабря 2016 г. на Рождество грузовик наехал на людей.

Также такие события имели место быть и в России. 21 октября 2013 г. прогремел взрыв в автобусе в Волгограде, 29 декабря 2013 г. был взорван троллейбус. 29 марта 2010 г. прогремели два взрыва на станции метро «Лубянка» и «Парк Культуры»

Как видим, все эти террористические акты осуществлены либо с помощью транспорта, либо на транспорте. Все это лишь подтверждает вышеуказанную актуальность обеспечения транспортной безопасности. Профессор А. И. Землин считает, что условием обеспечения транспортной безопасности является ее дальнейшее концептуальное и методологическое осмысление на основе доктринальных подходов, а также разработка и научное обоснование предложений по совершенствованию нормативно-правового регулирования транспортной безопасности в целом и ее видов.

Действительно, разработка базы нормативно правового регулирования играет большую роль в обеспечении вопросов транспортной безопасности.

На наш взгляд, нормативно правовая база нуждается в обновлении. Надзор на транспорте осуществляют, как Транспортная прокуратура, Ространснадзор, так и другие органы. Для улучшения контроля на транспорте было бы более результативно расширить координационную деятельность транспортной прокуратуры в целях обеспечения безопасности. Следует осуществлять взаимодействие в вопросах по борьбе с преступностью, профилактики обеспечения безопасности перевозок пассажира и груза, взаимное информирование о состоянии законности, совместную деятельность по подготовке проектов, совместное определение приоритетов в сфере борьбы с преступностью.

Хотелось бы подчеркнуть, что способов взаимодействия с другими органами для борьбы с преступностью достаточно, но темнее статистика преступлений на транспорте оставляет желать лучшего. Это говорит о том, что несмотря на все совершенство законодательства, по-прежнему остаются пробелы. Возможно, проблема состоит в том, что работники одних органов правоохранительной системы стремятся отделиться от других и продолжают работать, не извещая другие органы о предмете своего ведения. Зачастую это возникает из-за того, что большинство органов осуществляют только отдельные направления деятельности по борьбе с преступностью, в то время как основную ответственность несут органы внутренних дел.

Итак, можно сказать, что надзор всегда играл важную роль в исполнении законов. Ведь вопрос реализации законов столь же важен, как и его принятие, именно поэтому прокуратуре как единственному централизованному органу, осуществляющему надзор, было отведено особое место. Именно сегодня необходимо взаимодействие с другими органами для борьбы с преступностью.

Правовой статус государственного (муниципального) заказчика

Аннотация. В статье представлены особенности определения правового статуса государственного муниципального заказчика.

Ключевые слова: заказчик, государственный (муниципальный) заказчик, правовой статус, поставка товаров.

© Акопян Д.

The legal status of state (municipal) customer

Abstract. The article presents the peculiarities of determining the legal status of the state municipal customer.

Keywords: customer, state (municipal) customer, legal status, delivery of goods.

Актуальность изучения проблемы правового статуса государственного муниципального заказчика. В экономической литературе под заказчиком понимают юридическое или физическое лицо, обратившееся с заказом к другому лицу — изготовителю, продавцу, поставщику товаров и услуг (подрядчику).

Категория «заказчик» активно употребляется специалистами различных отраслей права, в том числе уголовного. Это понятие широко применяется отечественным законодателем в нормативных правовых актах различного уровня. Так, например, в соответствии с п. 3 ст. 4 Федерального закона от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» под заказчиками понимаются «уполномоченные на то инвесторами физические и юридические лица, которые осуществляют реализацию инвестиционных проектов».²

Согласно ст. 1 Федерального закона от 24 ноября 1996 г. № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» «заказчиком туристского продукта» признается «турист или иное лицо, заказывающее туристский продукт от имени туриста, в том числе законный представи-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) М. Ю. Филиппова.

² См. также: Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

тель несовершеннолетнего туриста».

В соответствии со ст. 1 Федерального закона от 19 июля 1998 г. № 114-ФЗ «О военно-техническом сотрудничестве Российской Федерации с иностранными государствами» под «иностранными заказчиками» понимаются «уполномоченные органы иностранных государств, иностранные субъекты военно-технического сотрудничества, а также международные организации, представляющие интересы иностранных государств».¹

Согласно п. 12 ст. 2 Федерального закона от 8 декабря 2003 г. № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» под «иностраным заказчиком услуг» понимается «иностранное лицо, заказавшее услуги (работы) или пользующееся ими», а под «российским заказчиком услуг» — «российское лицо, заказавшее услуги (работы) или пользующееся ими».

Существует множество иных примеров определения термина «заказчик» в нормативных актах («заказчик авиационных работ», «заказчик пассажирских перевозок», «заказчик экологического аудита» и др.). Представляется очевидным, что наиболее активное применение понятие «заказчик» приобрело в законодательстве, регулирующем предпринимательские отношения.²

В ГК РФ понятие «государственный (муниципальный) заказчик» используется при регулировании отношений по поставке товаров для государственных или муниципальных нужд (§ 4 гл. 30 ГК РФ) и выполнении подрядных работ для государственных или муниципальных нужд (§ 5 гл. 37 ГК РФ).

В § 4 гл. 30 ГК РФ не раскрывается содержание понятия «государственный (муниципальный) заказчик», однако государственный (муниципальный) заказчик указывается в качестве стороны государственного или муниципального контракта (ст. 526 ГК РФ и след.).

В § 5 гл. 37 ГК РФ, посвященном регулированию отношений по выполнению подрядных работ для государственных или муниципальных нужд, понятие «государственный (муниципальный) заказчик» раскрывается.

В соответствии с п. 2 ст. 764 ГК РФ по государственному контракту государственными заказчиками могут выступать государственные органы (в том числе органы государственной власти), органы управления государственными внебюджетными фондами, а также казенные учреждения, иные получатели средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации при размещении заказов на выполнение подрядных работ за счет бюджетных средств и внебюджетных источников финансирования (Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения

¹ Кичик К. В. Государственный (муниципальный) заказ России: правовые проблемы формирования, размещения и исполнения : монография. М. : Юстицинформ, 2012.

² Там же.

государственных и муниципальных нужд» (Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»).

Несколько иным образом определяет государственных заказчиков Закон о размещении заказов. Заказчик — государственный или муниципальный заказчик либо бюджетное учреждение, государственное, муниципальное унитарные предприятия, осуществляющие закупки. Иными заказчиками выступают бюджетные учреждения при размещении ими заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг независимо от источников финансового обеспечения их исполнения¹.

Таким образом, понятие «государственный (муниципальный) заказчик» по ГК РФ является более узким по содержанию по сравнению с аналогичным понятием, содержащимся в Федеральном законе от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ.

В ГК РФ термины «государственный заказчик», «муниципальный заказчик» используются при регулировании отношений по поставке товаров и выполнению подрядных работ для государственных или муниципальных нужд.

Государственными и муниципальными заказчиками могут выступать государственный заказчик — государственный орган (в том числе орган государственной власти), Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом», Государственная корпорация по космической деятельности «Роскосмос», орган управления государственным внебюджетным фондом либо государственное казенное учреждение, действующие от имени Российской Федерации или субъекта РФ, уполномоченные принимать бюджетные обязательства в соответствии с бюджетным законодательством РФ от имени Российской Федерации или субъекта РФ и осуществляющие закупки.

Муниципальный заказчик — муниципальный орган или муниципальное казенное учреждение, действующие от имени муниципального образования, уполномоченные принимать бюджетные обязательства в соответствии с бюджетным законодательством Российской Федерации от имени муниципального образования и осуществляющие закупки; соответствующие субъекты при размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ и оказание услуг. Поэтому понятие «государственный (муниципальный) заказчик» по ГК РФ является более узким по содержанию.

Круг субъектов, выступающих государственными (муниципальными) заказчиками по законодательству России и зарубежных стран.

Типовой закон ЮНСИТРАЛ о закупках товаров (работ) и услуг употребляет термин «закупающая организация», предлагая несколько вариантов понимания этого термина, в то же время предоставляя странам некоторую

¹ Кичик К. В. Государственный (муниципальный) заказ России: правовые проблемы формирования, размещения и исполнения : монография. М. : Юстицинформ, 2012.

свободу в определении круга субъектов, подпадающих под определение «закупающих организаций».¹

По законодательству, действовавшему до вступления в силу Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ, существовало как минимум четыре подхода к определению круга субъектов, которые могли быть государственными и муниципальными заказчиками.

Во-первых, согласно абз. 3 п. 1 ст. 4 Федерального закона от 2 декабря 1994 г. № 53-ФЗ «О закупках и поставках сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия для государственных нужд» (абзац утратил силу с 8 февраля 2006 г.), государственными заказчиками могли быть федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, коммерческие (хозяйственные товарищества и общества, производственные кооперативы, государственные и муниципальные унитарные предприятия) и некоммерческие организации (потребительские кооперативы).

Во-вторых, в соответствии с первоначальной редакцией абз. 2 п. 1 ст. 3 Федерального закона от 13 декабря 1994 г. № 60-ФЗ «О поставках продукции для федеральных государственных нужд», действовавшей с 21 декабря 1994 г. по 1 января 2005 г., государственными заказчиками могли выступать федеральные органы исполнительной власти, федеральные казенные предприятия или государственные учреждения.

Согласно следующей редакции указанного абзаца (абзац утратил силу с 8 февраля 2006 г.) государственными заказчиками могли быть только федеральные органы исполнительной власти.

В-третьих, по ст. 764 ГК РФ (редакция статьи действовала с 1 марта 1996 г. и утратила силу с 8 февраля 2006 г.) государственным заказчиком мог быть государственный орган, обладающий необходимыми инвестиционными ресурсами, или организация, наделенная соответствующим государственным органом правом распоряжаться такими ресурсами.

И, наконец, в-четвертых, Федеральный закон от 6 мая 1999 г. № 97-ФЗ «О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд» (далее — Закон о конкурсах 1999 г.; утратил силу с 1 января 2006 г.) понимал под государственными заказчиками только федеральные органы исполнительной власти (абз. 5 ст. 2 Закона).

Заметим, что в Положении об организации закупки товаров, работ и услуг для государственных нужд (утратило силу с 1 января 2006 г.), утв. Указом Президента РФ от 8 апреля 1997 г. № 305 «О первоочередных мерах по предотвращению коррупции и сокращению бюджетных расходов при организации закупки продукции для государственных нужд», не рас-

¹Алексеев В. М., Халяпин А. А. Управление закупками для государственных и муниципальных нужд как точная нормативная дисциплина // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2016. № 7 (58). С. 79—81.

крывалось понятие государственного заказчика.

Как мы уже отметили, Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ в качестве заказчиков определены государственные или муниципальные органы, бюджетные учреждения, государственные, муниципальные унитарные предприятия, осуществляющие закупки.

В соответствии со ст. 6 БК РФ получателем бюджетных средств (получателем средств соответствующего бюджета) является орган государственной власти (государственный орган), орган управления государственным внебюджетным фондом, орган местного самоуправления, орган местной администрации, находящееся в ведении главного распорядителя (распорядителя) бюджетных средств казенное учреждение, имеющие право на принятие и (или) исполнение бюджетных обязательств от имени публично-правового образования за счет средств соответствующего бюджета, если иное не установлено БК РФ.

Это «иное» установлено БК РФ в отношении органов военного управления, объединений, соединений и воинских частей, а также в отношении Государственной корпорации «Росатом», которые «осуществляют полномочия получателей средств федерального бюджета» (п. 7, 8 ст. 241 БК РФ).

Стоит заметить, что перечисление указанных субъектов в п. 7, 8 ст. 241 БК РФ не позволяет с должной степенью определенности установить круг государственных и муниципальных заказчиков. Во-первых, из-за отсутствия четкого понимания правового статуса органов военного управления, объединений, соединений и воинских частей. Во-вторых, в связи со спецификой правосубъектности Государственной корпорации «Росатом»¹.

Заказчиками не могут выступать коммерческие организации, т. е. хозяйственные товарищества и общества, производственные кооперативы, государственные и муниципальные унитарные предприятия.

Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ не включает в состав государственных и муниципальных заказчиков любые хозяйственные общества, даже если доля соответствующего публично-правового образования в их уставном капитале равна 100%. Однако это не означает отсутствие особого нормативного регулирования закупок в таких организациях.

Как правило, крупные хозяйственные общества с государственным участием разрабатывают собственные положения о размещении заказов.²

Как показала практика, применение «своих» нормативных актов о закупках в указанных организациях не всегда позволяет обеспечить надлежащий уровень «прозрачности» этих закупок.

Не являются государственными (муниципальными) заказчиками также

¹ Иванов: Космодром «Восточный» — вопиющий пример коррупции // Росбалт.RU. Информационное агентство, 2000—2016. Дата публикации: 2 ноября 2015 г. — Режим доступа: <http://www.rosbalt.ru/main/2015/11/02/1457153.html>.

² Краснова И. А. Субъекты осуществления государственного (муниципального) финансового контроля в сфере закупок // Методы науки. 2016. № 1 (1). С. 48—50.

государственные корпорации. В то же время в литературе высказываются обоснованные сомнения относительно целесообразности выведения закупок государственных корпораций за рамки Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ.

По мнению Э. В. Талапиной, контроль над закупками государственных корпораций гораздо слабее контроля над закупками государственных учреждений и коммерческих организаций с государственным участием, что позволяет менеджерам закупать товары по завышенным ценам, получая соответствующие «откаты». О непрозрачности размещения заказов в государственных корпорациях говорит Генеральный прокурор РФ Ю. Я. Чайка¹. В связи с этим заслуживает поддержки идея ориентирования на сокращение сферы нерегламентированных закупок, включая закупки государственными корпорациями и естественными монополиями.²

Анализ законодательства о публичных закупках показывает, что государственными и муниципальными заказчиками по Федеральному закону от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ не могут выступать субъекты, обладающие имуществом на праве частной собственности.

Таким образом, критерием отнесения субъектов к государственным (муниципальным) заказчикам должна выступать принадлежность (в широком смысле слова) их имущества к имуществу, находящемуся в государственной (муниципальной) собственности, а не принадлежность их к категории получателей средств бюджетов определенного уровня в соответствии с бюджетным законодательством.

¹ Кичик К. В. Государственный (муниципальный) заказ России: правовые проблемы формирования, размещения и исполнения : монография. М. : Юстицинформ, 2012.

² Краснова И. А. Субъекты осуществления государственного (муниципального) финансового контроля в сфере закупок // Методы науки. 2016. № 1 (1). С. 48—50.

Правовой статус участника размещения заказа (поставщика)

Аннотация. В статье представлены особенности определения правового статуса участника размещения заказа (поставщика).

Ключевые слова: правовой статус, поставщик, участник размещения заказа, заинтересованное лицо, реестр недобросовестных поставщиков.

© Акопян Д.

The legal status of the party placing the order (supplier)

Abstract. The article presents the peculiarities of determining the legal status of the order placement participant (supplier)

Keywords: legal status, supplier, party placing the order, the person concerned, to give the register of unfair suppliers.

Актуальность исследования обусловлена тем, что основной функцией участников размещения заказов является участие в закупочных процедурах с целью заключения и исполнения государственных (муниципальных) контрактов или иных гражданско-правовых договоров.

В случае, если участник размещения заказа принимает участие в закупках без цели исполнения контракта, он является недобросовестным поставщиком, а возможно и так называемым конкурсным рейдером.

По общему правилу, участники размещения заказа по собственной воле принимают решение об участии в закупках, а уже размещенный государственный (муниципальный) заказ не обязателен для тех поставщиков, которые добровольно не приняли на себя обязательства по его исполнению (например, путем подачи конкурсной заявки при проведении конкурса). Однако существуют субъекты, для которых принятие и исполнение размещенного государственного заказа является обязательным независимо от их воли (Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»).

Для реализации своей основной функции участники размещения зака-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **М. Ю. Филиппова.**

зов по Закону предъявляются такие требования к участникам размещения заказа:

— участники должны соблюдать требования законодательства РФ по отношению к лицам, занимающимся поставками товаров и выполнением работ, относящихся к торгам;

— участник торгов не может быть признанным банкротом, в его отношении не должно быть ликвидации или открыто конкурсное производство;

— на день подачи заявки на участие в торгах участник не должен быть задержан в деле об административных нарушениях;

— участник размещения заказа не должен иметь долгов по обязательным платежам в государственные бюджетные и внебюджетные фонды за прошедший календарный год.

В соответствии с п. 1 ст. 449 ГК РФ торги, проведенные с нарушением правил, установленных законом, могут быть признаны судом недействительными по иску заинтересованного лица.

Таким образом, если участники размещения заказов являются заинтересованными лицами, они наделяются также и иными правами, предусмотренными Законом, в том числе правом подачи исков о признании недействительными размещения заказа (ч. 1 ст. 10, ч. 3 ст. 57), торгов (ч. 6 ст. 12, ч. 6 ст. 20, ч. 6 ст. 32), контракта (ч. 4 ст. 42), правом на обжалование действий по включению сведений в реестр недобросовестных поставщиков (ч. 12 ст. 19) и др.

Другими словами, реализовывать некоторые очень важные права (например, по оспариванию торгов) участник размещения заказа может только в том случае, если он подпадает под определение «заинтересованного лица».

Закон не раскрывает содержания указанного термина. Арбитражная же практика под «заинтересованными лицами» понимает только таких субъектов, у которых есть защищаемое право или интерес и которые это могут доказать с использованием мер, предусмотренных гражданским законодательством. Нарушения порядка проведения торгов не могут являться основаниями для признания торгов недействительными по иску лица, чьи имущественные права и интересы данными нарушениями не затрагиваются и не могут быть восстановлены при применении последствий недействительности заключенной на торгах сделки.

Таким образом, как правильно отмечает А. Б. Савельев, лицо, получившее конкурсную (аукционную) документацию, но не подавшее заявку на участие в открытом конкурсе или аукционе, хоть и является участником размещения заказа по смыслу Закона, не может считаться заинтересованным лицом в целях предъявления иска о недействительности этого конкурса (аукциона), так как предъявление такого иска не направлено на защиту его нарушенного права.

По мнению Д. Н. Сахабутдиновой, «заинтересованными лицами по п. 1

ст. 449 ГК РФ, которыми могут быть предъявлены иски о недействительности торгов, следует признавать как непосредственных участников правоотношений по торгам, так и лиц, которые имели намерение участвовать в данных правоотношениях, но им было неправомерно и необоснованно в этом отказано».

В литературе отмечается, что заинтересованными лицами при оспаривании торгов, помимо участников размещения заказов, могут быть участники аукциона (конкурса), заказчик, уполномоченный орган, специализированная организация, члены аукционной (конкурсной) комиссии, антимонопольные органы и др.

Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ за участниками размещения заказов закреплены также обязанности:

— заказчик обязуется принять указанный в контракте товар в указанный срок, организовав при необходимости экспертизу поступившего товара. приемка может осуществляться сразу или поэтапно. Также возможно проведение экспертизы: разово или поэтапно в соответствии с указанными в контракте сроками;

— заказчик гарантирует оплату получаемого товара. Оплата может происходить или сразу после получения, или поэтапно;

— порядок и сроки оплаты особо указываются в условиях контракта. При расторжении или изменении контракта действия заказчика строго определяются рамками ст. 95 Закона.

Сведения об участниках размещения заказа, уклонившихся от заключения контракта, а также о поставщиках (исполнителях, подрядчиках), с которыми контракты по решению суда расторгнуты в связи с существенным нарушением ими контрактов, заносятся в реестр недобросовестных поставщиков.

Закон не содержит запрета на участие аффилированных лиц в размещении заказа, что представляется его очевидным «пробелом». Закон не препятствует проведению «неконкурентных» торгов (запросов котировок), участие в которых принимают де-юре разные лица, а де-факто — один субъект. Эта ситуация не просто приводит к неэффективному во многих случаях размещению заказа (поскольку не включаются соответствующие механизмы конкуренции), но и является опасной в связи с возможностью участия в размещении заказов аффилированных лиц субъектов, включенных в реестр недобросовестных поставщиков.

Стоит заметить, что Закон не предусматривает и в связи с этим формально не допускает возможность участия нескольких субъектов со стороны одного участника размещения заказа в процессе проведения государственных (муниципальных) закупок.

Другими словами, Законом не предусмотрена множественность лиц на стороне участника размещения заказа при размещении заказа. То же можно сказать о поставщике (исполнителе, подрядчике) в процессе исполнения заказа. Лица, желающие принять участие в размещении государствен-

ного (муниципального) заказа, могут объединить свои усилия и образовать новый субъект. Этот субъект может обладать правосубъектностью участника размещения заказа, как, например, любое юридическое лицо, или не обладать ею (как, например, объединение лиц, основанное на договоре простого товарищества, ст. 1041 ГК РФ).

В любом случае, по общему правилу, единым участником размещения заказа в государственных (муниципальных) закупках не может выступать группа субъектов. В случае, если субъекты создают новое юридическое лицо для участия в закупках, именно оно будет участником размещения заказа в этих закупках. Если же субъекты заключают между собой договор о совместной деятельности, то участником размещения заказа будет один из них (это должно быть определено в договоре).

Особый интерес представляет участие в размещении государственных и муниципальных заказов консорциумов, под которыми понимают «способ организации совместной деятельности нескольких коммерческих организаций (в их числе, возможно, банков, инвестиционных структур), добровольно объединившихся на долевых началах на определенный срок для выполнения определенного бизнес-проекта, осуществления крупных инвестиционных, научно-технических, экологических, социальных программ, требующих значительных материальных и организационных затрат» (существуют и иные определения консорциумов).

Возможность консорциумов быть участниками торгов в целом положительно оценивается многими специалистами. Большой опыт участия консорциумов в публичных закупках накоплен за рубежом.

Однако, как мы уже заметили, консорциум не может выступать самостоятельным участником размещения заказа. Как указывает О. А. Беляева, «легализация консорциумов и прочих договорных объединений на торгах требует внесения изменений в норму п. 4 ст. 447 ГК РФ, предусматривающую, что выигравшим торги признается именно «лицо», т. е. физическое или юридическое лицо, а также РФ, субъекты РФ и муниципальные образования. Консорциум же ничем из перечисленного не является».

Во избежание проблем при реализации публичных заказов представляется необходимым законодательно признать правосубъектность за простыми товариществами (в том числе консорциумами) в отношении по размещению и исполнению публичных заказов.

Преимущества, предоставляемые при проведении закупок отдельным видам участников размещения заказов (поставщиков) по законодательству России и зарубежных стран.

Представляет интерес обращение к вопросам о возможности предоставления каких-либо преимуществ (преференций) при проведении государственных (муниципальных) закупок одним категориям участников размещения заказа перед другими их категориями.

Весьма актуальным, в частности, является вопрос о возможности предоставления преференций национальным поставщикам (подрядчи-

кам) при проведении государственных закупок. Особую остроту этот вопрос получил в связи с началом мирового финансово-экономического кризиса, первая «волна» которого пришлась на 2007—2009 гг.

Наметившаяся в мире тенденция к экономической интеграции подтолкнула большинство стран с развитой и развивающейся экономикой устранить запреты на участие иностранных поставщиков в государственных закупках. В частности, не разрешают введение каких-либо преференций местным поставщикам и производителям директивы ЕС о государственных закупках.

Установление преференций национальным поставщикам является весьма распространенной практикой. В соответствии с правилами Всемирного банка преференции отечественным поставщикам (подрядчикам) не могут превышать 15% предполагаемой цены контракта на поставку товаров и 7,5% на производство работ. Однако общим правилом является то, что такие преференции должны быть исключением и регламентироваться национальным законодательством или подзаконными актами.

Как указывает К. В. Кузнецов, помимо специальных ограничений доступа иностранных поставщиков к госзаказам все чаще используются таможенные пошлины и нетарифные ограничения (стандарты, сертификаты, лицензии и т.п.), а то и прямой запрет. В Египте, например, участие зарубежных компаний в тендерах (за исключением закупок Минобороны России) возможно только через местных агентов. А в Омане участником тендера необходимо иметь местного спонсора или партнера, которые зарегистрированы в Тендерной комиссии и Министерстве торговли и промышленности¹.

Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий нормативное правовое регулирование в сфере размещения заказов (в настоящее время это Минэкономразвития России), может устанавливать «условия допуска» иностранных товаров для целей размещения заказов в двух случаях: 1) если в иностранном государстве в отношении российских товаров не введен национальный режим; 2) если товары российского происхождения «имеют приоритет» по отношению к иностранным товарам².

Правительством РФ могут устанавливаться запреты и ограничения допуска товаров, происходящих из иностранного государства или группы иностранных государств, работ, услуг, выполняемых, оказываемых иностранными лицами, для целей размещения заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для нужд обороны страны и безопасности государства.

В настоящее время такие запреты и ограничения установлены. Стоит заметить, что аналогичные запреты имеют место и в других странах. Так, в

¹ Клименко С., Шибанова А. Контрактная несистемность при закупке медицинских изделий // Конкуренция и право. 2015. № 4. С. 43—47.

² Гринев В. П. Контрактная система как механизм нормоконтроля расходования бюджетных средств // Право и экономика. 2015. № 7. С. 37—44.

абз. 2 §100 директивы GWB Федеративной Республики Германии описываются заказы, которые не подпадают под действие правовых норм о госзакупках и доступ к которым «закрыт» для иностранных поставщиков (заказы, объявленные секретными в соответствии с правовыми и административными нормами ФРГ; заказы, исполнение которых связано с особыми мерами безопасности или с требованием соблюдения интересов безопасности государства).

Таким образом, следует законодательно признать правосубъектность за простыми товариществами (в том числе консорциумами) в отношениях по размещению и исполнению государственных и муниципальных заказов.

Необходимо реализовать комплекс мер, направленных на повышение эффективности института реестра недобросовестных поставщиков: сократить сроки пополнения информации в реестре недобросовестных поставщиков; установить запрет на участие в закупках субъектов, включенных в реестр недобросовестных поставщиков, а также их аффилированных лиц вне зависимости от того, включено это требование в документацию о закупках или нет; рассмотреть вопрос о введении в России реестра добросовестных поставщиков с разделением указанных в нем хозяйствующих субъектов на категории в зависимости от качества, частоты и объема реализуемых ими публичных заказов.

Следует обратить внимание на необходимость совершенствования (прежде всего унификации) понятийных аппаратов Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ и иных специальных федеральных законов, регулирующих отношения в сфере размещения и исполнения государственных и муниципальных заказов, поскольку при обозначении фигуры участника размещения заказа (поставщика) Закон и иные специальные федеральные законы употребляют разные термины («участник размещения заказа», «поставщик», «исполнитель», «подрядчик», «претендент», «товаропроизводитель» и др.).

Порядок заключения договора государственного кредита

Аннотация. В статье рассматривается порядок заключения договора государственного кредита. Характеризуется доминантное положение бюджетного законодательства над гражданским, описывается специфика заключения, указываются отличия договора государственного кредита от кредитного договора. Делается вывод о близости указанных договоров, со спецификой заключения договора государственного кредита.

Ключевые слова: договор государственного кредита, кредитный договор, заключение договора, существенные условия договора, предмет договора.

© Brovenko E.

The order of conclusion of the contract state credit

Abstract. The article deals with the procedure for concluding a state loan agreement. The dominant position of the budget legislation over the civil one is characterized, the specificity of the conclusion is described, differences of the state loan agreement from the credit agreement are specified. The conclusion about proximity of the specified contracts, with specifics of the conclusion of the agreement of the state credit is drawn.

Keywords: state loan agreement, loan agreement, contract conclusion, essential terms of the contract, the subject of the contract.

Государственный кредит выступает, как поздняя форма кредитного отношения с участием государства. Возник институт государственного кредита в связи с бюджетным дефицитом, в результате необходимости поиска источников для его финансирования. Поэтому в основном при изучении государственного кредита исследовалась проблема государственных заимствований. В процессе развития финансовой системы России эволюционировал институт государственного кредита, из классических форм государственного кредитного отношения — государственного заимство-

¹ Научный руководитель — доктор философских наук, профессор, заведующий кафедрой «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **А. П. Овечкин**.

вания к государственному кредитованию.

Государственное кредитование в Российской Федерации реализуется в виде бюджетного кредита, которым, на основании ст. 6 БК РФ, являются «денежные средства, предоставляемые бюджетом другому бюджету бюджетной системы РФ, юридическому лицу (за исключением государственных (муниципальных) учреждений), иностранному государству, иностранному юридическому лицу на возвратной и возмездной основах».

В настоящий момент, бюджетный кредит включил в себя такие виды государственного кредитования, как:

- бюджетная ссуда публично-правовым образованиям;
- бюджетный кредит юридическим лицам;
- государственный финансовый и государственный экспортный кредит иностранным государствам и их юридическим лицам.

Этим законодатель показывает на единственный источник кредитования, которым являются средства соответствующего бюджета.

Правовое регулирование бюджетного кредита в настоящий момент определяется гл. 13 «Дефицит бюджета и источники его финансирования» разд. 4 «Сбалансированность бюджетов» БК РФ¹.

В соответствии с абз. 3 п. 1 ст. 93.2 БК РФ договор о предоставлении бюджетного кредита регулируется нормами ст. 819—821 ГК РФ.

На основании ст. 819 ГК РФ в соответствии с кредитным договором банк либо другая кредитная организация (кредитор) обязаны предоставить денежные средства (кредит) заемщику в сумме и на основании условий, указанных в договоре, а заемщик обязан возвратить полученную денежную сумму, кроме этого уплатить проценты на эту сумму.

Существенными условиями кредитного договора являются:

- сумма кредита;
- срок и порядок предоставления кредита заемщику;
- размер процентов уплачиваемых за пользование кредитом;
- срок и порядок уплаты процентов по кредиту и возврата суммы кредита.

В соответствии со ст. 311, п. 2 ст. 314, ст. 316 ГК РФ не является причиной для признания договора не заключенным, если по какому — либо из этих условий отсутствует волеизъявление сторон, потому что к данным правоотношениям, могут применяться общие положения Гражданского кодекса РФ о гражданско-правовых договорах и обязательствах. На это же указывает в информационном письме Президиум ВАС РФ от 13 сентября 2011 г. №147.

На основании общей правовой позиции, которая выработана судами, при условии неясности условий договора и невозможности истолковать

¹ Арзуманова Л. Л. и др. Комментарий к Бюджетному кодексу Российской Федерации, постатейный / под ред. Е. Ю. Грачевой. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Проспект, 2016 С. 125.

договор по правилам ст. 431 ГК РФ, толкование судом условий договора должно осуществляться в пользу контрагента стороны, которая подготовила проект договора либо предложила формулировку соответствующего условия. Пока не доказано иное, такой стороной признается лицо, которое является профессионалом в соответствующей сфере, требующей специальных познаний. Иначе говоря, условия кредитного договора в указанном случае толкуются в пользу заемщика.

Соответственно, обязательным условием признания кредитного договора заключенным, достаточно указать предмет: сумму кредита и подлежащих уплате процентов по нему.

Правовая регламентация кредитных отношений реализуется не только на нормами о договоре кредита, но, так же и нормами регламентирующими договор займа.

На основании ст. 820 ГК РФ кредитный договор заключается в письменной форме, ее несоблюдение выступает основанием для признания кредитного договора недействительным, он будет ничтожным.

Письменная форма кредитного договора регламентируется общими положениями ГК РФ. В соответствии с п. 2 ст. 434 ГК РФ «договор в письменной форме может быть заключен путем составления одного документа, подписанного сторонами, а также путем обмена письмами, телеграммами, телексами, телефаксами и иными документами, в том числе электронными документами, передаваемыми по каналам связи, позволяющими достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору».

При заключении кредитного договора важно удостовериться в том, чтобы полномочия лица, которое подписывает договор, были надлежащим образом оформлены и документально подтверждены (приказ о назначении Генерального директора, «свежая» выписка из ЕГРЮЛ, подтверждающая факт внесения в ЕГРЮЛ сведений об этом Генеральном директоре как о единоличном исполнительном органе юридического лица, либо доверенность на право подписания договора). В том случае, если в последующем выяснится, что подпись в договоре принадлежит лицу, которое не имело право заключать этот договор, договор может быть признан заключенным от имени и в интересах этого лица на основании ст. 183 ГК РФ.

При этом ст. 93.2 БК РФ¹ регламентированы требования к условиям заключения договора о предоставлении бюджетного кредита, имеющие приоритет над нормами гражданского законодательства и должны быть соблюдены при заключении данного договора. К ним относятся:

1. Наличие особого субъектного состава;
2. Условие об отсутствии просроченного долга в денежном обязатель-

¹ Арзуманова Л. Л. и др. Комментарий к Бюджетному кодексу Российской Федерации, постатейный / под ред. Е. Ю. Грачевой. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Проспект, 2016 С. 127.

стве перед соответствующим бюджетом бюджетной системы РФ;

3. Для юридического лица — отсутствие просроченного долга по обязательным платежам в бюджетную систему РФ;

4. Условия, связанные с возмездностью и возвратностью бюджетного кредита;

5. Условие о установлении цели, для предоставления бюджетного кредита;

6. Предоставление заемщиком обеспечения исполнения своего обязательства по возврату бюджетного кредита, уплате процентных и иных платежей, предусмотренных договором о предоставлении бюджетного кредита;

7. Для юридических лиц, условием является предварительная проверка финансового состояния юридического лица, которое получит бюджетный кредит, его гаранта или поручителя;

8. Согласие получателя бюджетного кредита на осуществление финансового контроля проверок соблюдения получателем бюджетного кредита условий, целей и порядка их предоставления, а также положения об ответственности получателя бюджетного кредита за нарушение обязательств в соответствии с законодательством РФ¹.

Одним из существенных условий для предоставления бюджетного кредита выступает требование обеспечения исполнения обязательств по возврату бюджетного кредита. При этом, учитывая принцип адресности и целевого характера бюджетных средств, установленный ст. 38 БК РФ, а также принимая во внимание публично-правовой характер регулирования предоставления бюджетных кредитов, возможность перемены лиц в обязательстве, вытекающем из договора о предоставлении кредита, отсутствует.

Таким образом, бюджетный кредит по своей правовой природе приближен к банковскому кредиту, это определяется одной экономической природой данных институтов, которая заключается в движении ссуженных сумм при условии возвратности, срочности и возмездности. На это указывает законодатель в ч. 1 ст. 93.2 БК РФ: «К правоотношениям сторон, вытекающим из договора о предоставлении бюджетного кредита, применяется гражданское законодательство, если иное не предусмотрено Бюджетным кодексом Российской Федерации». Однако регламентированное преимущество регулирования государственного кредита бюджетным законодательством определяет специфику государственного кредита, которая качественно отличает его от банковского кредита. При заключении государственного кредита. Кредитором выступает публично-правовое образование — Россия, субъект РФ или муниципальное образование.

¹ Богданова А. В. О государственном кредитовании в Российской Федерации // Законы России: опыт, анализ, практика. 2015. № 8 С. 62—69.

Совершенствование уголовно-правовых мер противодействия коррупционным преступлениям, совершаемым сотрудниками правоохранительных органов

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные вопросы противодействия коррупционным преступлениям, совершаемым сотрудниками правоохранительных органов, и содержатся предложения по совершенствованию действующего антикоррупционного законодательства.

Ключевые слова: коррупция; правоохранительные органы; коррупционные преступления; противодействие коррупции.

© Velikh V.

Improvement of criminal law measures to counter corruption crimes committed by employees of law enforcement agencies

Abstract. The article considers topical issues of combating corruption crimes committed by law enforcement officers and contains proposals for improving the current anti-corruption legislation.

Keywords: corruption; law enforcement agencies; Corruption crimes; anti-corruption.

Серьезную озабоченность средств массовой информации, ученых, общественности в России последнее время вызывает размах коррупции, поразивший правоохранительные органы, о чем свидетельствуют резонансные уголовные дела. В России, по-прежнему, «лидирующие» позиции по распространенности бытовой коррупции занимают правоохранительные органы. Это явление имеет высочайшую приспособляемость, непрерывно видоизменяется и совершенствуется, используя недостатки и пробелы контроля и юридической ответственности.

Коррупция в правоохранительных органах является одной из основных угроз национальной безопасности, поскольку подрывает финансовую систему, доверие населения к государству, а также способность государственных служащих защищать национальные интересы путем использования должности для собственного обогащения.

Несмотря на весь позитивизм, направленный на активную борьбу с коррупцией, нормативные правовые акты в этой сфере характеризуются

чрезмерной декларативностью и не предусматривают каких-то реальных механизмов, направленных на противодействие и борьбу с коррупцией. Об этом могут свидетельствовать различные внутренние антикоррупционные мероприятия в различных правоохранительных органах.

Так, согласно информационно-справочным материалам в ходе реализации мероприятий по противодействию коррупции в МВД России по итогам 2016 года¹ в отчетный период проведено 7229 проверок достоверности и полноты сведений о доходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера, представленных сотрудниками органов внутренних дел (2015 г. — 6744). По их результатам к дисциплинарной ответственности привлечено 4578 сотрудников (2015 г. — 4090), из них 23 — уволено со службы в органах внутренних дел (2015 г. — 32). Дисциплинарная ответственность или увольнение, но ни как ни уголовные дела в отношении сотрудников правоохранительных органов. При таком подходе не удивительно, что у преступников в погонах нет особого страха и их не сильно волнуют последствия совершаемых коррупционных ими преступлений.

Общеизвестно, что безнаказанность — одна из причин преступности, показатель беспомощности общества в борьбе с ней. Речь идет прежде всего не о строгости наказания, а о его неотвратимости. Прав Ш. -Л. Монтескье: «Закон должен быть похож на смерть, которая никого не пощадит»².

Не менее сильно удивляет и законодательно закрепленное взыскание в виде замечания или выговора, которое может быть применено к работнику при малозначительности совершенного им коррупционного правонарушения, на основании рекомендации комиссии по соблюдению требований к служебному поведению федеральных государственных служащих и урегулированию конфликта интересов (аттестационной комиссии) в ч. 3.1 ст. 41 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации». То есть законодатель фактически допускает малозначительные коррупционные правонарушения и о какой борьбе с коррупцией можно вести речь при таких обстоятельствах.

Важным аспектом в противодействии коррупционным преступлениям является и степень наказания за совершенные преступления, но и здесь, как часто следует из судебной практики, распространенной мерой уголовного наказания является штраф, который зачастую не соотносится ни с размером, например, взятки, ни с нанесенным размером ущерба государству и обществу, а также обременительным порядком исполнения штрафа в виде уголовного наказания.

К достаточно суровому и строгому наказанию необходимо отнести конфискацию имущества. М. Д. Шаргородский писал: «Конфискация иму-

¹ URL: <http://мвд.рф/anticorr/realization> (дата обращения: 15 мая 2018 г.).

² URL: http://briefly.ru/monteske/o_duhe_zakonov/ (дата обращения: 15 мая 2018 г.).

щества является одной из наиболее острых форм репрессии»¹.

В отличие от наказаний в виде изоляции от общества, конфискация имущества не приводит к разрыву полезных социальных связей осужденного, криминальной деформации его личности и социальной дезадаптации.

За преступления коррупционной направленности конфискация имущества могла бы послужить достаточно эффективной мерой, направленной не столько на компенсацию материального ущерба, нанесенного преступлением (что осуществляется в рамках гражданско-правовой ответственности), сколько на восстановление социальной справедливости. Общепринятое мнение большинства граждан выражается в явной несправедливости, если нажитое преступным путем имущество останется в собственности у виновного, его семьи, пойдет на пользу преступнику. Однако Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ гуманная и эффективная мера уголовного наказания — конфискация имущества — была исключена из системы наказаний.

Существующая с давних времен и во многих странах конфискация имущества подразделяется на общую конфискацию (всего имущества осужденного) и специальную конфискацию (в отношении определенных видов имущества). Наиболее распространенной в настоящее время является специальная конфискация имущества, но общая конфискация также сохраняется в законодательстве ряда государств, в том числе таких европейских стран, как Дания и Франция. Конфискация имущества рекомендуется и международными конвенциями по противодействию отдельным видам преступности. В системе международного уголовного права на сегодняшний день могут быть применены 12 видов наказания, среди которых ученые называют и конфискацию имущества².

Российская Федерация ратифицировала Конвенцию ООН против коррупции³ и Конвенцию об уголовной ответственности за коррупцию⁴, но не имплементировала важнейшие их нормы, в частности предусматривающие конфискацию имущества при данных преступлениях.

Последние громкие коррупционные преступления связаны с огромными суммами денег, которые могли бы быть изъяты в пользу государства. Вот один из примеров. Главным следственным управлением Следственного комитета России возбуждено еще одно уголовное дело в отношении заместителя директора ФСИН России К. Он подозревается в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 285 УК РФ (злоупотребление должностными полномочиями). В период с декабря 2015 г. по январь 2016 г. К. из корыстной заинтересованности, желая получить незаконное денежное

¹ Лопашенко Н. А. Конфискация имущества. М. : Юрлитинформ, 2012. С. 23.

² Наумов А. В. и др. Международное уголовное право : учебник. М. : Издательство Юрайт, 2014. С. 159.

³ Конвенция ООН против коррупции 2003 г.

⁴ Конвенция об уголовной ответственности за коррупцию 1999 г.

вознаграждение от своего знакомого, обеспечил заключение ФГУП «С*-2*» договора на строительство следственного изолятора с подконтрольным ему ООО «Ю». К. знал, что это юридическое лицо не располагает материальными и производственными ресурсами, позволяющими осуществить строительство, однако на счета организации были перечислены средства федерального бюджета в размере не менее 82 млн руб. В результате противоправных действий К. федеральному бюджету причинен ущерб на сумму не менее 193 млн руб.¹

Но есть и положительные моменты. Так, в 2017 г. следователями Следственного комитета РФ рассмотрено 22 тыс. сообщений о коррупционных преступлениях. По их результатам возбуждено 14,5 тыс. уголовных дел, всего в производстве находилось 20 тыс. уголовных дел, направлено в суд более 6 тыс. уголовных дел. Необходимо отметить, что за последние два года значительно повысилось качество работы следствия в части обеспечения возмещения ущерба от коррупционных преступлений. Например, если в 2011—2015 гг. сумма арестованного имущества составляла от 15 до 43%, то в 2016—2017 гг. этот показатель увеличился до 69—80%. В текущем году ущерб по уголовным делам коррупционной направленности составил 10,3 млрд руб., а для обеспечения его возмещения арестовано имущество на 7,1 млрд руб. Также, в ходе предварительного следствия часть ущерба возмещают сами обвиняемые, этот процент невысок и составляет он порядка 20, однако в совокупности с действиями следствия по установлению и аресту имущества в текущем году возмещено 89% причиненного ущерба.

Среди уголовных дел, направленных в суд, преобладают преступления, связанные с получением либо дачей взятки — 3367, мошенничество — 1 178, присвоение или растрата (ч. 3, 4 ст. 160 УК РФ) — 599.

Обвиняемыми по уголовным делам указанной категории стали 845 сотрудников органов внутренних дел, 571 должностное лицо государственных, муниципальных учреждений и предприятий, 490 военнослужащих, 360 работников Минюста России, в том числе ФСИН России — 203, ФССП России — 145; 62 должностных лица органов государственного и муниципального контроля; 71 сотрудник таможни; 34 сотрудника МЧС России; 34 сотрудника Минтранса России; 26 сотрудников ФНС России; 25 сотрудников Росгвардии.

Также в числе обвиняемых 425 лиц, в отношении которых применялся особый порядок уголовного судопроизводства. Это 11 прокуроров, 50 следователей различных ведомств, 3 судьи и иные лица².

Деятельность правоохранительных органов из года в год становится более значимой в целостной структуре существования всего государства и

¹ URL: <http://sledcom.ru/news/item/1218292/> (дата обращения: 15 мая 2018 г.).

² URL: <http://sledcom.ru/news/item/1186204/?to=&from=corrupt&dates> (дата обращения: 15 мая 2018 г.).

всегда остается в центре внимания общественности. Гражданское общество очень требовательно относится к деятельности любых правоохранительных органов и тем более к их сотрудникам. Оно ждет его эффективных действий и высокого профессионализма. Кроме того, целый ряд коррупционных преступлений в правоохранительных органах получил очень значительный общественный резонанс за последние несколько лет. Все это сказывается на авторитете правоохранительных органов и их сотрудников.

Для снижения напряженности в обществе и более полной открытости в действиях по антикоррупционной направленности в правоохранительных органах необходимо создание специализированного информационного ресурса в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», который будет способствовать обеспечению формирования банка данных коррупционной практики с обязательным доведением информации по завершению разбирательств по коррупционным уголовным делам в отношении сотрудников правоохранительных органов.

Это будет способствовать постоянному мониторингу коррупционных разбирательств и позволит создать возможность добровольного и анонимного предоставления информации должностными лицами, гражданами, представителями и работниками организаций.

В целях совершенствования антикоррупционного законодательства и повышения эффективности борьбы с коррупцией представляется необходимым внести изменения в Общую часть УК РФ в ст. 63 «Обстоятельства, отягчающие наказание», п. «о»: «совершение умышленного преступления сотрудником органа внутренних дел»,

и изложить ее в следующей редакции

«о) совершение умышленного преступления сотрудником правоохранительных органов».

Также необходимо включить в Уголовный кодекс РФ примечание, в котором должно быть определено понятие сотрудника правоохранительных органов как специального субъекта преступления.

Также предлагаем исключить п. 3.1 ст. 41.10 Федерального закона от 17 января 1992 г. № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации», которое допускает применение к работнику при малозначительности совершенного им коррупционного правонарушения взыскание в виде замечания или выговора.

Данная норма свидетельствует о попустительстве законодательства по отношению к мелким правонарушениям в правоохранительных органах. По нашему мнению, это непосредственно может провоцировать сотрудников на совершение аналогичных или более серьезных правонарушений. Психологический механизм такой провокации на бытовом уровне иллюстрируется фразой: «Если другим можно, то почему нельзя мне?» — когда человек видит, что совершаемые другими нарушения правил не пресекаются должным и жестким образом, он перестает считать правила (причем

не только те, нарушения которых он наблюдал, но и любые другие) обязательными для себя. При этом условная средняя планка «допустимого коррупционного правонарушения» в структуре правоохранительных органов рано или поздно может привести к увеличению числа уже более серьезных коррупционных преступлений.

К еще одной мере ужесточения антикоррупционного законодательства необходимо отнести возвращение конфискации имущества в перечень наказаний в ст. 44 УК РФ как дополнительного вида наказания, с указанием возможности ее применения в санкциях конкретных статей Особенной части УК РФ, в частности, по преступлениям коррупционного характера, а также, соответственно, включить в гл. 9 УК РФ «Понятие и цели наказания. Виды наказаний» отдельную статью «Конфискация имущества», которая должна содержать положения о конфискации всего имущества, приобретенного лицом во время занимаемой должности, в том числе и у его родственников, если их уровень дохода не соответствует их имуществу и они не смогут доказать законный порядок его получения (например, в порядке наследства или дарения).

Представляется, что указанные предложения по совершенствованию действующего уголовного законодательства будут способствовать дальнейшему противодействию коррупционным преступлениям в целом и наиболее опасной их разновидности — совершаемым сотрудниками правоохранительных органов в частности.

Актуальные проблемы правового регулирования транспортной безопасности на железнодорожном транспорте

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте. Отмечается, что в современном законодательстве имеются неточные требования, установленные для владельцев объектов железнодорожного транспорта. Предложены пути решения выявленных проблем.

Ключевые слова: транспорт, перевозки, безопасность, безопасность граждан.

© Gurtovoy N.

Actual problems of legal regulation of transport security on a railway transport

Abstract. The article deals with problems of maintenance of transport safety on a railway transport. It is noted that in modern legislation there are inaccurate requirements established for owners of railway transport facilities. The ways of solving the identified problems are suggested.

Keywords: transport, transportation, security, security of citizens.

В современном мире, а в частности в Российской Федерации, важность железнодорожного транспорта растет с каждым днем. Это обусловлено постоянным развитием технологий и появлением новых ресурсов для обеспечения их производства. Также, не менее важным фактором является рост населения, его потребность в передвижении по территории страны. Железная дорога всегда была одним из важнейших элементов при освоении новых территорий, поскольку по ней доставка необходимого сырья и ресурсов обеспечения людей осуществляется максимально быстро и безопасно.

Тем не менее, с ростом железнодорожной инфраструктуры увеличивается ее уязвимость для внешних источников опасности. Это проявляется в доступности важных элементов железной дороги для посторонних лиц, а

¹ Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **А. И. Землин.**

так же в низкой оснащенности специальными средствами участков дороги, используемых при перевозке граждан и опасных грузов.

На сегодняшний день транспортная безопасность железнодорожного транспорта регулируется Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» и постановлением Правительства от 26 апреля 2017 г. № 495 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта». На основании даты вступления в силу Закона, можно сделать вывод о весьма устаревшем подходе к регулированию процесса обеспечения транспортной безопасности. В то же время, Требования вышли относительно недавно. Основной целью принятия данного акта является необходимость оперативной реструктуризации системы безопасности железнодорожного транспорта, актуализация сведений и качественном и количественном показателе оснащения объектов железнодорожной инфраструктуры для подготовки транспортного комплекса для обеспечения безопасности транспортного сообщения в период проведения в Российской Федерации Чемпионата мира по футболу 2018 г.

Данное мероприятие представляет собой большое количество приезжих людей, которым будет необходимо перемещаться между городами в период проведения чемпионата. Как следствие, это приведет к повышенной нагрузке на железнодорожный транспорт и его объекты, связанные с непосредственным взаимодействием с людьми, такие как железнодорожные вокзалы, станции, переходы, мосты и ближайшие пути прохода к станциям и вокзалам.

Скопления людей и увеличенный потока транспорта по железнодорожным путям значительно повышает шанс появления чрезвычайных ситуаций. Помимо должного технического состояния путей и составов, важно обеспечивать высокий уровень безопасности людей во время нахождения на объектах железнодорожного транспорта.

Не смотря на то, что Федеральный закон «О транспортной безопасности» предъявляет требования к перевозчику и владельцу путей по содержанию своих объектов, данным законом зачастую не указываются точные цифры при оснащении вокзалов, станций и административных зданий дороги, а так же порядок и формы проведения мероприятий по повышению уровня защищенности.

Таким образом, п. 6 ст. 12 Закона указывается на необходимость взаимодействия с компетентными органами и органами местного самоуправления. В данном пункте не указывается, как происходит процесс взаимодействия, наименования органов или же форма взаимодействия. Такие неточности усложняют процесс доведения состояния общей безопасности на объекте до уровня, требуемого законом. Как следствие, решение о достаточности исполнения данного пункта остается за контролирующим органом, что в свою очередь приводит к различиям толкования нормы закона.

Не сложно сделать вывод о том, что это приводит к разной степени подготовленности объектов.

В Требованиях также присутствует элемент «недосказанности» законодателем точных показателей при обеспечении транспортной безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

Так, например, п. 14 ст. 5 Требований обязывает владельца транспортной инфраструктуры размещать на своем объекте наглядную агитацию и информацию по обеспечению безопасности и противодействию терроризму. Требованиями не указывается, в каких местах должна быть размещена агитация, ее подробное содержание и степень «ознакомления» с ней потока людей, находящегося на объекте. Такая неточность приводит к недопониманию требований, предъявленных к балансодержателю, и, как следствие, ведет к привлечению последнего к административной ответственности по ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ. Предупреждения, которым контролирующий орган мог бы стимулировать балансодержателя оснащать свой объект в достаточном объеме, КоАП РФ не предусмотрено.

Аналогичные проблемы встречаются в п. 32 ст. 5 Требований, а также в любой части нормативного акта, требующей от балансодержателя оснастить объект какими-либо средствами обеспечения транспортной безопасности.

Еще одним этапом обеспечения транспортной безопасности объекта железнодорожного транспорта является категорирование этих объектов с целью определения значимости, загруженности и уязвимости объекта. Имеется несколько категорий, которые присваивает контролирующий орган. В зависимости от категории объекта, к его оснащению предъявляются соответствующие требования.

Учитывая логичность данной процедуры, не исключена возможность принуждения категорирования объектов, не попадающих ни под одну категорию. Этими объектами могут быть пути необщего пользования, не прилегающие к основным путям, здания и прочие объекты, находящиеся в непосредственной близости к железной дороге и ее элементам. Иными словами прокуратурой, выступающей в качестве истца, может быть подан иск к юридическому лицу, в котором искомым требованием будет являться требование проведения и последующего присвоения категории объекту. Последствия проведения данной процедуры становятся очевидными, после ознакомления с требованиями законодательства по обеспечению транспортной безопасности на категорированном объекте. Иными словами, перед владельцем категорированного объекта встанет выбор: приступать к оснащению объекта всем необходимым, выделяя на это огромные средства, пытаться отстоять свою позицию в суде или же как следствие проигранного суда уклоняться от исполнения решения суда, что само собой является незаконным и влечет тяжкие последствия.

В связи с проблемой конкретизации требований, проанализированных ранее, даже в случае добросовестного исполнения владельцем объекта

железнодорожной инфраструктуры исковых требований прокуратуры, не исключена возможность привлечения юридического лица к административной ответственности за выполнение требований закона не в полном объеме.

С учетом выявленных проблем при анализе современного транспортного законодательства, можно сделать вывод о том, что действующие нормативно-правовые акты, при присущей им логичности и обоснованности их требований, имеют несколько радикальный методы и способы воздействия, направленные на стимулирование владельцев объектов транспортной инфраструктуры к проведению мероприятий по повышению уровня транспортной безопасности в рамках своей ответственности.

Несомненно, такие масштабные и требующие высокого уровня готовности государства события, как Чемпионат мира по футболу 2018, являются веским основанием для контролирующих органов и законодателя предъявлять высокие требования к оснащению объектов железнодорожного транспорта. В то же время, не стоит забывать, что данные требования подразумевают широкий спектр работ и мероприятий, которые требуют немалых вложений. Справедливо считать, что не каждое юридическое лицо может позволить себе столь крупные единовременные финансовые вложения.

Способом решения данной проблемы может послужить повышение внимания государства к детальному разъяснению требований, предъявляемых к юридическим лицам и их фиксация в соответствующих документах. В свою очередь юридические лица — балансодержатели и владельцы объектов железнодорожной инфраструктуры, задействованных в процессе формирования общего состояния защищенности железнодорожного транспорта, должны понимать степень важности должного отношения к обеспечению безопасности на своих объектах.

Административная ответственность за совершение дорожно-транспортных происшествий

Аннотация. В статье рассматривается проблема повышения безопасности дорожного движения, факторы которые влияют на возникновение аварийных ситуаций, способы предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: административная ответственность, безопасность, дорожно-транспортное происшествие, причина, право, статистика, анализ.

© Zykunova D.

Administrative responsibility for addressing road transport accidents

Abstract. The article deals with the problems of improving road safety, the factors that influence the occurrence of emergencies, the ways of preventing road accidents.

Keywords: administrative responsibility, security, road accident, cause, law, statistics, analysis.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения на сегодняшний день имеет большое значение.

В 2017 г. в России произошло около 170 тыс. автомобильных аварий. Смертность на дорогах страны, согласно статистике, выше чем в странах Европы в 3—4 раза. По данным ГИБДД количество погибших в автомобильных авариях составляет 19 тыс. человек².

Дорожно-транспортные происшествия наносят огромный ущерб экономическому положению России. По оценкам специалистов, ежегодные потери от ДТП в последнее время составляют 2,4—2,6% ВВП страны, т.е. около 3 млрд руб., а темп прироста экономического ущерба — 5—7% в год. Низкий уровень безопасности дорожного движения значительно влияет на национальную безопасность страны, затрагивает конституционные

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического университета Российского университета транспорта (МИИТ) **Т. С. Эфендиев**.

² Статистика ГИБДД за 2017 г.

права и свободы граждан, является фактором, оказывающим негативное влияние на обеспечение общественной безопасности в Российской Федерации. Из этого следует, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения становится проблемой государственного значения.

На количество происходящих дорожно-транспортных происшествий и тяжесть их последствий влияют абсолютно разные обстоятельства. Например такие условия, как: время суток, погодные условия, дорожное освещение, категория улицы, состояние проезжей части, состояние населенного пункта, значение дороги и ее категория, план/профиль дороги, и другие. Изучая статистические данные по ДТП можно заметить следующее: дорожно-транспортные происшествия чаще всего происходят в светлое время суток, на территории города либо большого населенного пункта. Однако профиль и план дороги являются, как правило, горизонтальными, а проезжая часть мокрая. Особое внимание стоит уделить таким условиям, как неровное покрытие дороги и его низкое качество, так как больше половины всех ДТП совершаются именно по этой причине¹.

Однако как бы ни были совершенны улицы и дороги, автотранспорт, технические средства организации и регулирования дорожного движения, безопасность общественных отношений в области дорожного движения во многом зависит от эффективности действующего административного законодательства, обязательного соблюдения Правил дорожного движения, уровня правовой культуры сотрудников полиции и участников дорожного движения. В настоящее время федеральные органы власти Российской Федерации в основном поддерживают административно-правовые способы воздействия при нарушении правил дорожного движения. Доказательством этому может служить постоянное ужесточение наказаний для участников дорожного движения за нарушение установленных правил.

Несмотря на большое количество нормативных правовых актов, регулирующих обеспечение безопасности дорожного движения, процент количества ДТП становится незначительно меньше, при этом законодателем не рассматриваются в достаточном объеме вопросы административной ответственности за условия, создающие аварийную ситуацию на дорогах, которые, в свою очередь, могут повлечь за собой ДТП.

Совершение правонарушения всегда действеннее предупредить, чем устранять его последствия. Поэтому, необходимо детальное рассмотрение проблемы административной ответственности за условия, влекущие за собой ДТП.

КоАП РФ предусматривает более двух сотен составов административных правонарушений. Составы административных правонарушений в области дорожного движения изложены в гл. 12 КоАП РФ. Также, объективная сторона в составе административного правонарушения, предусмот-

¹ Домке Э Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий : учебник для вузов. М. : ИЦ «Академия», 2009.

ренного ст. 12.11 КоАП РФ, устанавливает нарушение правил движения на автомагистралях. В свою очередь, в объективной стороне состава административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.13 КоАП РФ, местом нарушения определяются перекрестки. Два эти указанных состава, а также другие составы, включенные в гл. 12 КоАП РФ, в общем направлены на защиту порядка дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Из этого следует, что, поддержание такого порядка является неотъемлемой обязанностью всех участников дорожного движения; дополнительным признаком также является место нарушения конкретного административного правонарушения. Наличие этих признаков позволяет правильно квалифицировать действия виновного в совершении административного правонарушения. Именно поэтому детальный анализ конкретной ситуации и всех ее нюансов с использованием названных правовых критериев служит главным пунктом обеспечения законности в сфере применения административной ответственности.

На территории Российской Федерации ведется государственный учет, показывающий состояния безопасности дорожного движения. уголовные преступления и административные правонарушения в области дорожного движения, количества дорожно-транспортных происшествий, нарушителей ПДД РФ, водителей транспортных средств, пострадавших граждан, являются показателями отражающими состояние безопасности дорожного движения и продуктивность результатов деятельности по ее обеспечению.

Появилось множество различных законов, которые регулируют и контролируют случаи аварийности на дорогах, уменьшение количества жертв дорожно-транспортных происшествий и размера ущерба причиняемого ими, способом ужесточения ответственности за нарушение ПДД РФ.

За последние годы не только увеличились размеры санкций за определенные нарушения в сфере безопасности дорожного движения, но и внесены различные поправки в процедуру привлечения к административной ответственности за правонарушения связанные с этой категорией. Такие меры необходимы и очень востребованы в российской правовой системе. Однако остается неразрешенным вопрос о необходимости и механизме привлечения к административной ответственности лиц, создавших условия, влекущие ДТП.

Понятие «аварийная ситуация» и вид ответственности «административная ответственность за создание условий, влекущих дорожно-транспортное происшествие» введенное в КоАП РФ может усилить штрафные санкции на нарушителей Правил дорожного движения, что, в свою очередь и должно послужить как предупреждение повторения такого нарушения, но, также это может послужить дополнительным квалифицирующим пунктом при расследовании причины ДТП и выявления виновного.

На сегодняшний день к выявлению нарушений Правил дорожного

движения и назначения наказаний за них, имеет место формальный подход. В свою очередь, это значит, что субъект, который нарушил Правила дорожного движения, но при этом не создал аварийную ситуацию, несет равнозначную ответственность с субъектом, который своим действием создал аварийную ситуацию, повлекшую за собой возникновение дорожно-транспортного происшествия. Недопустимо такое положение хотя бы потому, что последствия, возникшие вследствие нарушений Правил дорожного движения, в подавляющем большинстве случаев отличаются по тяжести и характеру, что не может быть проигнорировано при выявлении степени вины нарушителя и опасности его деяния.

Подводя итоги, можно сказать следующее: техническое состояние автомобиля и состояние дороги имеют по большей части главное влияние на количество ДТП. Однако все оговоренные ранее причины и условия создания дорожно-транспортного происшествия являются вытекающими друг из друга пунктами в списках обстоятельств и событий, которые так или иначе могут способствовать его возникновению. Необходимо помнить, что главное условие и причина создания ситуации, влекущих за собой дорожно-транспортное происшествие, есть ни что иное как нарушение Правил дорожного движения водителем, пешеходом, и другими участниками дорожного движения.

Экономическая безопасность железнодорожного транспорта

Аннотация. Анализ проблем экономической безопасности на железнодорожном транспорте. Угрозы экономической безопасности в сфере производственной деятельности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: угрозы, экономическая безопасность, проблемы, железнодорожный транспорт.

© Zykunova D.

Economic security of railway transport

Abstract. Analysis of the problems of economic security on railroad transport. Threats to economic security in the sphere of productive activity of railways.

Keywords: threats, economic safety, problems, railway transportation.

Изменения в экономике страны должны требовать конструктивного развития транспортной системы. Трудности развития железнодорожного транспорта, которые оказывают воздействие на снижение эффективности его работы, выступают в качестве отраслевых угроз экономической безопасности. Самой главной задачей железнодорожного транспорта остается обеспечение устойчивой и стабильной работы железных дорог. Решение этой задачи, и проблем, вытекающих из нее, обеспечивает транспортную составляющую национальной экономической безопасности.

Возможность выполнения задачи по обеспечению требуемого объема перевозок является первостепенным критерием оценки функционирования железнодорожного транспорта. На возможность разрешить такую задачу влияет ряд факторов. Это наличие необходимого технического оборудования, также провозные и пропускные способности инфраструктуры. С этим фактором тесно связан кадровый потенциал, как самый важный, на данный момент, фактор любой производственной деятельности.

Как видно из действующего отраслевого регламента неопасной считается перевозка, которая реализуется железнодорожной транспортной системой в надлежащем работоспособном состоянии, при которой соответ-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического университета Российского университета транспорта (МИИТ) **Т. С. Эфендиев**.

ствуют заданным требованиям значения параметров и показателей качества перевозочного процесса, установленным в нормативно-технической, конструкторской и технологической документации. В параметры и показатели качества процесса железнодорожной перевозки входят: точность выполнения времени хода согласно графику, участковая скорость, расходуемая энергия, стоимость технического обслуживания, сохранность груза и т.д.

Железнодорожная транспортная система выделяется на фоне различных других технологических систем тем, что ее технические средства и технический персонал распределены на большом пространстве и выполняют одновременно множество технологических процессов и операций. Поэтому транспортная система может быть работоспособна касательно выполнения одних технологических операций и неработоспособна касательно других.

Система организации безопасности движения поездов по сей день продолжает совершенствоваться, и включает в себя меры предупреждающие аварийность на железных дорогах.

Сравнивая статистику за последние годы, можно свидетельствовать о том, что по числу происшествий и количеству летальных исходов, железнодорожный транспорт в Российской Федерации является одним из самых безопасных. Однако, объем и полноценность работ задают повышенные требования к обеспечению безопасности движения. Снижение уровня планки показателей безопасности может стать угрозой конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Экономические потери в путевой отрасли связаны с повышенной трудоемкостью ремонта и содержания путей. Более половины протяженности путей уложено на деревянных шпалах мягких пород, которым необходимо обновление даже при самой низкой грузонапряженности через 13—15 лет что и увеличивает потребность в ремонте в полтора раза по сравнению с железобетонным основанием рельс, однако также требует дополнительных ежегодных расходов. Используемые технологии не обеспечивают необходимое поддержание основной площадки земляного полотна, восстановление водоотводных сооружений, продление срока службы рельсов в путях.

Вследствие реформирования железнодорожного транспорта России на транспортном рынке, помимо ОАО «РЖД» число независимых участников перевозочного процесса постоянно растет, в свою очередь, их деятельность оказывает большое влияние на безопасное движения поездов.

Все эти факторы и условия требуют пересмотра подхода к организации работы по обеспечению безопасности движения как в ОАО «РЖД», так и в сторонних организациях.

В настоящее время, увы, не установлен официальный перечень угроз на железнодорожном транспорте, что отмечается многими учеными в области транспорта.

Многообразие угроз и показателей экономической безопасности железнодорожного транспорта можно разделить на две группы: внешние и внутренние.

К внешним можно отнести: снижение государственной поддержки инвестирующих программ, потеря расходов и снижение конкурентоспособности в результате государственного регулирования тарифов в конкурентных сегментах рынка транспортных услуг, повышение стоимости топливно-энергетических ресурсов, активизация инфляционных процессов и др.

К угрозам внутренним относятся: снижение уровня безопасности перевозочного процесса, рост текучести кадров и, как следствие, снижение мотивации эффективности труда, старение основных средств, уровень применения новых информационных технологий в организации и управлении перевозочным процессом, снижение качества транспортного обслуживания, снижение качества использования подвижного состава, сбалансированность ресурсов и уровня их использования, замедление процесса реформирования, высокий уровень дебиторской и кредиторской задолженности и др.

В будущем для оценки состояния экономической безопасности железнодорожного транспорта необходимо создать такую систему, в которой были бы взаимосвязаны показатели и критерии, а также разработать методическую базу для их определения.

Постоянный контроль за показателями экономической безопасности железнодорожного транспорта, их количественными значениями позволит противостоять внутренним и внешним угрозам, сохранить устойчивость функционирования всех элементов транспортного процесса.

Правовое регулирование кредитования юридических лиц

Аннотация. В работе рассматривается вопрос правового регулирования кредитования юридических лиц в Российской Федерации на основании законодательства Российской Федерации. Особое внимание в данной работе уделяется вопросу обеспечения прав и гарантий юридических лиц, а также ответственности сторон за неисполнение условий кредитного договора.

Ключевые слова: Юридическое лицо, кредитор, гражданско-правовые отношения, финансовое регулирование, банковская деятельность.

© Ignatieva D.

Legal regulation of crediting of legal entities

Abstract. The paper deals with the issue of legal regulation of lending to legal entities in the Russian Federation on the basis of the legislation of the Russian Federation. Particular attention is paid to the issue of ensuring the rights and guarantees of legal entities, as well as the adequacy of the parties for failure to comply with the terms of the loan agreement.

Keywords: Legal entity, creditor, civil law relations, financial regulation, banking.

На сегодняшний день, финансово-экономическое положение современного российского государства в значительной мере строится на гражданско-правовых отношениях, в том числе складывающихся между банками и заемщиками, на так называемых, кредитных правоотношениях. Юридические лица зачастую пользуются услугами различных банковских учреждений с целью получения денежных средств для дальнейшего их использования и получения прибыли, так как основной целью создания юридического лица является именно извлечение прибыли [1, с. 167].

Рассматривая вопрос взаимоотношений между банками (кредиторами) и юридическими лицами (заемщиками), необходимо отметить, что между ними возникают гражданско-правовые отношения, и следовательно, в качестве регулятора их взаимоотношений используются гражданско-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **М. Ю. Филиппова.**

правовые методы.

Находясь в гражданско-правовых отношениях, в том числе и по поводу кредитования, банк и юридическое лицо должны четко регламентировать свои действия, исходя из источников права, под которыми следует понимать, определенную форму выражения правовых норм, носящих общеобязательный характер [3, с. 201]. Таким образом, для регулирования правоотношений между юридическим лицом и банком могут применяться исключительно признанные государством источники права.

В связи с этим необходимо определить, что регулирование кредитных правоотношений между банком и юридическим лицом основывается на Конституции РФ, ГК РФ, Федеральных законах от 10 июля 2002 г. № 86-ФЗ «О Центральном банке Российской Федерации», от 2 декабря 1990 № 395-1 «О банках и банковской деятельности» и иных нормативных правовых актах.

Так, ст. 8 Конституции РФ гарантирует единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержку конкуренции, свободу экономической деятельности. Помимо этого, в соответствии со ст. 71 Конституции РФ, в ведении РФ находится установление правовых основ единого рынка, а также финансовое, валютное, кредитное, таможенное регулирование, денежная эмиссия, основы ценовой политики, федеральные экономические службы, включая федеральный банк.

Если говорить о регулировании кредитования ГК РФ, то необходимо обратить внимание, на то, что ГК РФ определяет коммерческий кредит, товарный кредит, кредит, как разновидность займа. К примеру, А. В. Шаркова определяет заем, как гражданско-правовой договор (соглашение), в соответствии с которым одна сторона передает в собственность или управление другой стороне имущество в денежном эквиваленте, или же иных вещей на определенный срок под проценты [4]. Согласно ГК РФ заем регламентируется нормами ст. 807—818 ГК РФ.

Особо важным, на мой взгляд, является вопрос гарантий прав кредиторов юридического лица, в том числе и при его реорганизации. В соответствии с ч. 2 ст. 60 ГК РФ, кредитор реорганизуемого юридического лица вправе потребовать прекращения или досрочного исполнения обязательств, должником по которому является юридическое лицо, и возмещение убытков. Статья 64 ГК РФ, регламентирует порядок удовлетворения требований кредиторов юридических лиц.

Также необходимо обратить внимание на правовое регулирование кредитных отношений в случае нарушения обязательств по кредитному договору. Глава 25 ГК РФ посвящена ответственности за нарушение обязательств. Данная глава определяет такие понятия, как ответственность за неисполнение денежного обязательства (ст. 395 ГК РФ), вина кредитора (ст. 404 ГК РФ), просрочка должника (ст. 405 ГК РФ), просрочка кредитора (ст. 406 ГК РФ). Помимо этого ГК РФ четко регламентирует такие формы

обеспечения кредитов, как банковская гарантия, залог и поручительство.

Одну из значимых функций правового регулирования кредитования юридических лиц осуществляет Федеральный закон «О банках и банковской деятельности», в котором нашли отражения некоторые правовые аспекты кредитования юридических лиц. Так, к примеру, гл. 5 данного Закона полностью посвящена регулированию межбанковских отношений и обслуживанию клиентов. Согласно ст. 29 Федерального закона «О банках и банковской деятельности» процентные ставки по кредитам, вкладам (депозитам), и комиссионное вознаграждение по операциям устанавливаются кредитной организацией по соглашению с клиентом, если иное не предусмотрено федеральным законом. Статья 33 Закона регулирует обеспечение возвратности кредитов. Данной статьей определено, что кредиты, которые были предоставлены банком, могут быть обеспечены имуществом (движимым, недвижимым), банковской гарантией, также государственными и иными ценными бумагами и иными способами, которые закреплены законодателем.

Хочу отметить, что в случае нарушения юридическим лицом (заемщиком) определенных кредитным договором обязательств, банк (кредитор) наделен правом взыскать в досрочном порядке предоставленные кредиты и начисленные по ним проценты, если это предусмотрено договором, а также обращать взыскание на заложенное имущество в порядке, установленном федеральным законом [3, с. 193].

Еще один нормативно-правовой акт, который по моему мнению, значительным образом регулирует правоотношения, касаемые кредитования юридических лиц, это Федеральный закон «О Центральном банке Российской Федерации». Так, ст. 64 данного Закона устанавливает максимальный размер риска на одного заемщика или группу связанных заемщиков, являющихся по отношению друг к другу зависимыми или основными и дочерними, который устанавливается в процентах от размера собственных средств (капитала) кредитной организации (банковской группы) и не может превышать 25% размера собственных средств (капитала) кредитной организации.

При определении максимального размера риска учитываются как вся сумма кредитов кредитной организации, выданная одному заемщику или группе связанных заемщиков, так и суммы гарантий и поручительств, предоставленных кредитной организацией заемщику или группе связанных заемщиков.

Статьей 65 Закона определен максимальный размер крупных кредитных рисков как выраженное в процентах отношение совокупной величины крупных кредитных рисков и размера собственных средств (капитала) кредитной организации (банковской группы). Крупным кредитным риском является сумма кредитов, гарантий и поручительств в пользу одного клиента, превышающая 5% собственных средств (капитала) кредитной организации (банковской группы). Максимальный размер крупных

кредитных рисков не может превышать 800% размера собственных средств (капитала) кредитной организации (банковской группы).

Следует отметить, что банковские отношения носят комплексный характер. Это означает, что они одновременно являются публично-правовыми и частноправовыми.

В связи с этим специфика банковских отношений проявляется в том, что они могут устанавливаться как гражданско-правовым договором, так и каким-либо нормативным правовым актом.

Литература

1. Белозеров, С. А. Банковское дело : учебник / С. А. Белозеров, О. В. Мотовилов. — М. : Проспект, 2015.
2. Костерина, Т. М. Банковское дело : учебник для академического бакалавриата. — М. : Издательство Юрайт, 2016.
3. Роль кредита и модернизация деятельности банков в сфере кредитования : учеб. пособие / под ред. О. И. Лаврушина. — 2-е издание, стереотипное. — М. : КНОРУС, 2016.
4. Словарь финансово-экономических терминов / А. В. Шаркова [и др.] ; под общ. ред. М. А. Эскиндарова. — М. : Дашков и К, 2015.

Международно-правовое регулирование транспортной сферы

Аннотация. В статье рассматриваются основы международно-правового регулирования транспортной сферы. Определяется нормативно-правовое регулирование транспортных перевозок как элемент системы управления транспортной отраслью. Исследуются нормативно-правовые документы, регламентирующие особенности международных перевозок автомобильным транспортом. Выявляются основные требования к безопасности при осуществлении перевозок.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, автомобильные перевозки, пассажирские перевозки, правила перевозки, перевозка грузов, международное право, государственное регулирование, нормативно-правовое регулирование, транспортная система.

© Imametdinov N.

International legal regulation of transport sphere

Abstract. The article deals with the fundamentals of international legal regulation of the transport sector. The regulatory and legal regulation of transportation is defined as an element of the transport industry management system. The regulatory legal documents regulating the features of international road transport are investigated. The basic requirements to safety during transportation are revealed.

Keywords: road transport, road transport, passenger transportation, transport regulations, cargo transportation, international law, state regulation, regulatory and regulatory framework, transport system.

Автомобильный транспорт, как известно, является наиболее доступным как для небольших предприятий, так и для крупных корпораций мирового масштаба. Во-первых, приобрести и содержать собственный автопарк гораздо дешевле, нежели авиатранспорт или морские суда. Во-вторых, автотранспорт наиболее мобилен и способен охватить наибольшее число пунктов доставки.

Международные перевозки автомобильным транспортом являются одним из наиболее востребованных способов транспортировки. Несмотря на

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) С. Н. Артамонова.

то, что в численном выражении количество международных автомобильных перевозок невелико (чуть менее 10%), в стоимостном выражении перевозки автотранспортом занимают порядка четверти рынка, что делает его весьма перспективным. Те, кто по роду деятельности имеет дело с интернациональными перевозками, знают, что для осуществления любой международной транспортировки необходимо подготовить большое количество документов, унифицированных с международными стандартами.

Любые международные перевозки автомобильным транспортом регулируются на законодательном уровне, а также национальными сообществами. Так в России правовое регулирование международных автомобильных перевозок осуществляет АСМАП — Ассоциация Международных Перевозчиков России, в Белоруссии действует Ассоциация Международных Автомобильных Перевозчиков БАМАП и т.д.¹

Основные положения о международных перевозках зафиксированы в международном частном праве (МЧП). Согласно им международные автомобильные перевозки в МЧП представляют собой один из видов внешне-экономических сделок, а, значит правовое регулирование международных автомобильных перевозок осуществляют международные нормативные акты. Однако есть определенный нюанс: если на международную перевозку автомобильным транспортом не был заключен договор, то такая сделка (даже в случае пересечения государственных границ) регулируется уже не международными соглашениями, а национальным законодательством.

Одним из основных документов, активно используемым при международных автомобильных перевозках, является международная транспортная накладная (CMR). Как ни странно, один из базовых документов международных перевозок не имеет унифицированной формы и может существенно видоизменяться в зависимости от страны.

Международная транспортная накладная имеет важное значение как в качестве транспортного документа, так и в качестве коммерческого — именно по ней впоследствии будут рассчитаны все сборы и пошлины, подлежащие уплате в бюджет государства.

При заключении договора международной автомобильной перевозки CMR составляется как минимум в трех экземплярах: для грузоотправителя, для грузополучателя и для перевозчика.

Несмотря на то, что заполнять международную транспортную накладную может кто угодно, ответственным за достоверность представленных в накладной сведений несет лицо, поставившее штамп в графу номер «22».

Одним из важных требований является совпадение данных как во всех экземплярах международной транспортной накладной, так и в других документах, которые приложены к грузу.

При международных автомобильных перевозках также оформляется

¹ Гречуха В. Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Издательство Юрайт, 2015.

книжка МДП, больше известная за пределами страны как Carnet TIR — транспортный документ, который находится исключительно у перевозчика и предназначен для более быстрого и беспрепятственного прохождения международных границ.

Буквы TIR на автотранспортном средстве служат своеобразным гарантом для контролирующих органов, ведь он гарантирует именно транзитную перевозку груза (с сохранением всех таможенных пломб и первоначального состава груза). Однако действует такая гарантия только с теми странами, которые подписали конвенцию МДП — уполномоченные ассоциации выдают перевозчикам специальные книжки, а также гарантируют возмещение ущерба в случае ненадлежащего исполнения перевозчиком своих обязательств.

Помимо уже перечисленных документов заполняется еще ряд: транзитная и экспортная декларации, упаковочный лист и счет-фактура, сертификат о происхождении и другие документы, необходимые для беспрепятственной транспортировки груза автомобильным транспортом.

Вышеперечисленные документы при международных автомобильных перевозках дополняет отдельная категория документов, которые требуются для осуществления автомобильных перевозок.

Главным из них является карточка допуска к международным автомобильным перевозкам. Форма карточки утверждается Министерством транспорта Российской Федерации, которое осуществляет и выдачу соответствующих документов. Прежде чем получить допуск к международным автомобильным перевозкам необходимо подать заявление, которое будет рассмотрено в течение 30 дней.

По результатам рассмотрения принимается решение о выдаче или невыдаче карточки. Для тех перевозчиков, кто не имеет опыта в осуществлении международных перевозок, разрешение выдается сроком на 1 год; для более опытных перевозчиков предусмотрена карточка допуска сроком действия до 5 лет, если заявитель не потребовал иной срок.

Надзорный орган осуществляет учет выданных документов, в котором содержатся все данные по каждому перевозчику:

- данные о владельце;
- данные об уполномоченном органе, выдавшем заявление;
- реквизиты выданного документа;
- виды международных автомобильных перевозок (пассажирская, грузовая);
- данные о перевыпуске удостоверения.

Перевозка нефти автомобильным транспортом существенным образом отличается от всех других видов грузоперевозок. Это становится ясным уже после упоминания названия груза. Ведь само слово «нефтепродукты» уже дает понять, что их перемещение намного сложнее, чем перевозка той же воды или молока. Это обусловлено физическими свойствами данной жидкости, ее природой. Ведь все это оказывает огромное влияние на организацию транспортировки.

К таким свойствам следует отнести вязкость. Вязкостью обладают все виды темных нефтепродуктов и масел. При небольших температурах, особенно зимой, часто наблюдается застывание продуктов во время их транспортировки. Поэтому бензовозы, которые задействуются для перевозки, должны быть оборудованы обогревом цистерны. В противном случае, осуществить перекачку жидкости на месте прибытия может не получиться, либо будут существенные потери в объеме. Поэтому жидкость подвергают подогреву, чтобы она вернулась в жидкое состояние. И лишь после этого начинают перекачку

Также автомобильные перевозки нефтепродуктов должны учитывать вредность перевозимых веществ. Вред наносят пары нефтепродуктов, причем степень его достаточно высока не только для человека, но и для всего живого в целом — растительного и животного мира. К таким вредным веществам относятся бензины, керосины и все виды растворителей.

Кроме вредности, нефтепродукты считаются еще и опасным грузом. Все их виды относятся к легковоспламеняющимся. Поэтому правила перевозки нефтепродуктов автомобильным транспортом предполагают, что на бензовозе обязательно должна присутствовать надпись «огнеопасно», а само автотранспортное средство должно быть обеспечено средствами пожаротушения. Некоторые подклассы веществ перевозятся с включенными проблесковыми маячками, то есть перевозчик издали предупреждает всех участников движения о приближении опасного груза¹.

В особенности перевозки нефтепродуктов автомобильным транспортом входит и выбор маршрута. Путь следования должен быть составлен таким образом, чтобы бензовоз не проезжал через крупные населенные пункты и места отдыха, заповедные зоны и проч. В том случае, если транспортное средство проезжает по территории населенного пункта, маршрут не должен осуществляться по улицам с интенсивным дорожным движением, а также не должен пролегать вблизи школ и дошкольных учреждений. Словом, безопасность окружающих должна быть максимально соблюдена.

Также определенные требования предъявляются и к таре, в которой перевозятся вещества. Автомобильные цистерны для перевозки нефтепродуктов должны быть надежно закреплены и соответствовать принятым стандартам. При этом максимальная заполненность автоцистерны должна составлять не более 98% общего объема.

Предусматривают правила перевозки нефтепродуктов автомобильным транспортом и конкретный перечень требований к предприятиям, осуществляющим транспортировку подобных грузов. Во-первых, такие организации должны обладать соответствующими лицензиями, дающими им право на указанную деятельность. Водители бензовозов должны пройти специальную подготовку и инструктаж, касающиеся перемещения опас-

¹ Гречуха, В. Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Издательство Юрайт, 2015.

ных грузов. В собственности предприятия должны быть автотранспортные средства, предназначенные для перевозки нефтепродуктов. И требования к автотранспорту очень строги.

К тому же, основанием для подобных грузоперевозок служит договор перевозки нефтепродуктов автомобильным транспортом, который заключается между грузоперевозчиком и владельцем груза или получателем. В соответствии с этим документом, стороны наделяются определенными правами и обязанностями, регламентирующими все нюансы перевозки.

Договор обязывает перевозчика осуществить доставку груза в конкретные сроки, в указанное место и с неукоснительным соблюдением определенных условий. В документе прописываются такие данные, как наименование груза, его точное количество и качественные характеристики, определяются требования к транспорту и всему процессу транспортировки, оговариваются такие моменты, как загрузка и разгрузка. Другими словами, именно договор отражает все правила перевозки нефтепродуктов в конкретном случае.

Международная перевозка бензина автомобильным транспортом подпадает под действие Европейского соглашения, принятого в 1957 году, после чего несколько раз выпускались новые издания с внесенными правками. Последней и самой свежей является издание за 2003 год. Однако выполнение ее условий может оказаться необязательным в нескольких случаях — когда перевозка срочная, и организована аварийными службами для спасения людей, когда груз перевозится для индивидуального бытового пользования частным лицом и когда он идет в сопровождении с другими товарами, но его вес не превышает 450 кг. В остальных случаях соблюдение требований соглашения является обязательным.

Сжатый газ, находящийся в кислородных баллонах, относится к категории опасных грузов, поэтому его хранение, эксплуатация и перевозка требуют соблюдения массы правил. Касательно сопроводительной документации перевозка газовых баллонов автомобильным транспортом требует наличия у водителя квалификации определенного уровня и специальных разрешений ДОПОГ, а также обязательную маркировку груза. На баллоны может наноситься несколько видов маркировки, среди которых обязательными являются знаки опасности под номерами 2.2 и 5.1 по положениям ООН. Важно, что вместе с обычными баллонами, изделия, маркированные оранжевыми знаками, нельзя укладывать в одном автомобиле, за исключением знаков 1.4.

Утвержденные правила перевозки кислородных баллонов автомобильным транспортом предполагают обязательное соблюдение таких пунктов¹:

— при выполнении загрузки баллонов в машину, важно, чтобы двига-

¹ Гречуха В. Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Издательство Юрайт, 2015.

тель был выключен;

- встряхивание и халатный перенос баллонов строго запрещен;

- баллоны должны укладываться так, чтобы устранялась возможность их смещения друг относительно друга, причем общая партия должна быть зафиксирована специальными крепёжными лентами;

- укладка должна производиться так, чтобы все вентили находились с одной стороны;

- при диаметре баллона более 30 см, их укладка производится по продольной оси кузова с поворотом защитных клапанов на вентиле в сторону от водительской кабины;

- запрещается перевозка баллонов автомобильным транспортом при скорости, превышающей 60 км/ч, причем скоростной режим должен быть уменьшен в случае возникновения неблагоприятных погодных условий — туман, дождь и др.;

- транспортировка баллонов в одном кузове с людьми или другими товарами, особенно, опасными грузами, запрещена;

- правила перевозки кислородных баллонов автомобильным транспортом в летнее время предусматривают обязательную защиту груза от солнечных лучей посредством накрытия брезентом или специальными пленками;

- перевозка охлажденных газов должна производиться в специальной таре, которая не может быть повреждена другими упаковками.

Это основные требования, а более подробно правила перевозки газовых баллонов автомобильным транспортом описываются в утвержденных положениях, в частности, в перечне правил ДОПОГ. Интересно, что груз может не подчиняться установленным в этом документе условиям в некоторых отдельных случаях. В частности, если температура в цистерне или баллоне не превышает 20 градусов Цельсия, а предельное значение давления — 2 бар, равное 200 кПа. Это касается практически любой используемой тары, даже той, которая является частью самого автомобильного кузова. Разумеется, под требования ДОПОГ также не подпадает кислород, находящийся в пищевых напитках и продуктах.

Также действуют упрощенные правила перевозки баллонов автомобильным транспортом при работе с грузами, номинальная вместимость которых составляет максимум 1000 л. В таком случае применение специальных обозначений на машине не требуется, а также отпадает необходимость в оформлении некоторых ДОПОГ свидетельств, индивидуальных маршрутов и специальных допусков. Поэтому на небольших расстояниях в плане юридического оформления более рациональным оказывается осуществление нескольких мелких транспортировок вместо одной большой.

Таким образом, международные перевозки автомобильным транспортом регулируются различными нормативными правовыми актами, в зависимости от груза, который перевозится.

Правовая защита прав хозяйствующих субъектов на транспорте

Аннотация. В статье рассматриваются основы государственного управления в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Определяется нормативно-правовое регулирование пассажирских перевозок как центральный элемент системы управления транспортной отраслью. Исследуется совокупность нормативно-правовых документов, регламентирующих особенности взаимоотношений участников пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Выявляются основные проблемы государственного регулирования пассажирских перевозок.

Ключевые слова: государственное регулирование, нормативно-правовое регулирование, транспортная система, пассажирские перевозки, автомобильный транспорт, правила перевозки.

© Imametdinov N.

Legal protection of economic entities in the sphere of transport

Abstract. The article deals with the basics of public administration in the sphere of passenger transportation by road. The regulatory and legal regulation of passenger traffic is defined as the central element of the transport industry management system. The totality of normative-legal documents regulating the features of mutual relations of participants of passenger transportations by motor transport is investigated. The main problems of state regulation of passenger transportation are revealed.

Keywords: state regulation, normative and legal regulation, transport system, passenger transportation, road transport, transportation rules.

Особенностью рыночной экономики является наличие механизма саморегулирования, основу которого составляют базовые рыночные законы, оказывающие влияние на поведение субъектов всех хозяйственных систем. Однако рыночные механизмы либо не способны решать задачи социально-экономического характера (оборона, поддержание общественного порядка), либо решают их в ограниченных масштабах (перераспределение

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) С. Н. Артамонова.

доходов).

В последние годы в условиях кризиса особенно остро стоит проблема гармонизации государственного регулирования. Повышение эффективности рыночных процессов, обеспечение поступательного развития национальной экономики и улучшение материального благосостояния населения должны быть обеспечены не за счет неограниченного вмешательства в работу рыночного механизма (как при административно-командной системе), а за счет решения социально значимых задач путем использования рычагов управления в областях, где действия рыночных законов недостаточно. Это возможно только при наличии стройной сбалансированной системы мер государственного регулирования, в которой присутствуют комплексы инструментов, дифференцированные по уровням управления (федеральный, региональный и муниципальный) и специфические для различных отраслей хозяйства.

В этой связи видится актуальным рассмотрение существующих в современной экономической науке подходов к проблеме государственного регулирования экономики на национальном и региональном уровнях, исследование опыта зарубежных стран в области государственного регулирования деятельности транспортного комплекса с целью определения целесообразности государственного вмешательства в работу транспорта, выявления комплекса инструментов, позволяющих оптимизировать развитие транспорта на уровне страны и региона.

Независимо от особенностей действующей в стране экономической системы государственное регулирование транспортной деятельности остается объективной необходимостью. Среди основных предпосылок вмешательства государства в деятельность субъектов транспортного рынка можно выделить следующие.¹

1. Магистральный характер транспортной отрасли по отношению к другим отраслям инфраструктуры, социальной и производственной сфер. Балансирующее воздействие государства на развитие экономики в целом невозможно при отсутствии государственного контроля за процессами в транспортном комплексе, так как транспорт одновременно обслуживает и производственные отрасли, и сферы, опосредованно связанные с производством, и отрасли, обеспечивающие жизнедеятельность на территории региона. При этом функционирование всего инфраструктурного комплекса невозможно при сбоях в работе транспорта.

2. Социально-обусловленная необходимость поощрения конкуренции и контроля над деятельностью естественных монополий в транспортной отрасли (например, на железнодорожном транспорте) с целью ограничения стремлений монополиста к извлечению максимальной личной выгоды посредством неоправданного завышения тарифов, экономии на каче-

¹ Бычков В. П., Пеньшин Н. В. Государственное регулирование автотранспортной деятельности в регионе. М., 2017.

стве обслуживания клиентов, отказа от невыгодных, но при этом социально значимых перевозок.

3. Контроль над развитием инфляционных процессов через регулирование транспортных тарифов (рост транспортных издержек неизбежно приводит к увеличению стоимости транспортируемой продукции и впоследствии к росту рыночных цен).

4. Высокая капиталоемкость, длительные сроки создания и отсроченная окупаемость объектов транспортной инфраструктуры, рисковый характер инвестиций — все это делает участие в развитии транспортного комплекса непривлекательным для частного предпринимательства. Поэтому государство должно взять на себя координацию и частично финансирование масштабных проектов в транспортном секторе, создавая максимально выгодные условия для государственно-частного партнерства.

5. Необходимость установления единых технических и экологических норм и стандартов, обеспечивающих охрану окружающей среды, безопасность движения, нормальные условия труда. Учитывая, что разработка и внедрение таких стандартов требуют времени и целевого финансирования, а их соблюдение связано с дополнительными издержками, государство должно не только устанавливать, но и контролировать выполнение указанных требований.

Приоритеты государственной транспортной политики РФ определены в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г., в соответствии с которой государство обеспечивает достижение стратегических целей по следующим основным аспектам регулирования и управления

- управление транспортной системой;
- совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности;
- повышение эффективности использования государственного имущества;
- регулирование рынка транспортных услуг;
- развитие транспортной инфраструктуры;
- международная деятельность;
- совершенствование транспортной техники, транспортных технологий и развитие транспортного машиностроения;
- гармонизация развития транспортной системы и повышение ее безопасности.

Одной из основных задач государственного управления в настоящее время является стимулирование конкуренции в транспортном секторе и ограничение отрицательного влияния естественных транспортных монополий на показатели социальной сферы.

В проекте Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. предусмотрен широкий арсенал средств повышения эффективности государственного регулирования в сфере транспорта: ведение статистической базы,

мониторинг ситуации в отрасли, формирование транспортного баланса, проектное управление развитием инфраструктуры, внедрение интеллектуальных транспортных систем и систем управления транспортными потоками¹. В то же время в настоящий момент, по мнению специалистов, применение перечисленных инструментов ограничено отсутствием институтов, способных претворить программу в жизнь.

Формально государственное регулирование транспортного комплекса в России осуществляется с использованием всего спектра распорядительных и экономических методов регулирования. Только зачастую разработанные и принятые нормативно-правовые документы противоречат целям и задачам, сформулированным в транспортной стратегии, тарифная политика создает дополнительные экономические барьеры, лицензирование не решает проблему безопасности на транспорте и не обеспечивает повышение качества транспортных услуг, налоговая политика делает участие в проектах развития транспортной инфраструктуры непривлекательным для частных инвесторов.

Развитие государственно-частного партнерства является, согласно Транспортной стратегии, приоритетной задачей, однако предоставление налоговых льгот инвесторам в инфраструктурные объекты до сих пор остается на стадии обсуждения.

Лицензирование является инструментом, позволяющим сбалансировать количество операторов в различных секторах транспортного рынка и обеспечивающим допуск на рынок транспортных услуг только подготовленных перевозчиков. Но в российской практике имеет место недостаточная проработанность технических нормативов, соблюдение которых обуславливает принятие решения о выдаче лицензии. Это приводит к тому, что показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, не соответствуют мировому уровню. Доля транспорта в загрязнении окружающей среды достигает 33%, что превышает аналогичный показатель развитых стран мира более чем в 1,7 раза. Кроме того, отсутствует региональная дифференциация стоимости лицензии на осуществление транспортной деятельности, в результате чего в трех субъектах федерации с наивысшим уровнем доходов на душу населения (г. Москва, г. Санкт-Петербург, Московская область) наблюдается переизбыток транспортных операторов.

Дополнительные сложности возникают из-за нерешенной проблемы разграничения полномочий между федеральными, региональными и местными органами управления.

На федеральном уровне принимаются нормативные документы, регулирующие деятельность отдельных видов транспорта, устанавливаются

¹ Андреева Т., Полякова И. Новая стратегия: транспорт для человека // Транспорт в России. 2017. № 16 (512). 17 апреля. URL: <http://www.transportrussia.ru/2008-04-17/politic/transtrategia.html>.

требования по обеспечению безопасности и экологичности транспортного процесса, принимаются решения по развитию транспортной сети, осуществляется регулирование международных и региональных перевозок, осуществляется перераспределение транспортного имущества между федеральными, региональными и муниципальными органами власти. Однако, несмотря на то, что уровень развития транспортной системы, соотношение спроса и предложения на транспортные услуги, загруженность транспортной инфраструктуры, экологическая ситуация неравноценны в различных регионах РФ, действующее федеральное законодательство не предусматривает возможность применения в регионах дифференцированных социальных, экологических и иных нормативов, связанных с транспортной деятельностью.

Таким образом, совершенствование механизма государственного регулирования транспортной деятельности в России соответствует общемировым тенденциям, однако полномасштабное использование апробированного за рубежом инструментария государственного регулирования транспортного сектора ограничивается недостаточным развитием институтов государственного управления на уровне регионов, несовершенством законодательной базы, необходимой для оптимизации работы транспортного комплекса и рынка транспортных услуг, а также существенным разрывом между планируемыми результатами развития отрасли и реально достижимыми в текущих политических и экономических условиях показателями.

Сравнительный анализ публичных и непубличных акционерных обществ

Аннотация. В данной статье проводится сравнительный анализ публичных и непубличных акционерных обществ по ключевым критериям, предусмотренным действующим гражданским законодательством о юридических лицах. В статье подчеркивается, что рассматриваемые виды акционерных обществ, обладая общими чертами, имеют некоторые отличия, оказывающие существенное влияние на их правовое положение и функционирование.

Ключевые слова: публичное акционерное общество, непубличное акционерное общество, реформирование законодательства, юридические лица.

© Kondrat I.

A comparative analysis of public and non-public joint stock companies

Abstract. This article provides a comparative analysis of public and non-public joint stock companies on the key criteria provided by the current civil legislation on legal entities. The article emphasizes that the considered types of joint stock companies, having common features, have some differences that have a significant impact on their legal status and functioning.

Keywords: public joint stock company, non-public joint stock company, reforming of legislation, legal entities.

Реформа гражданского законодательства о юридических лицах оказала воздействие на систематизацию видов юридических лиц, которая, выступая механизмом правового регулирования, позволяет установить особый порядок взаимодействия юридических лиц и развитие самих организаций как субъектов права.

Федеральный закон от 5 мая 2014 г. № 99-ФЗ «О внесении изменений в главу 4 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. В. Смирнова.**

актов Российской Федерации»¹, определил новое содержание ГК РФ в части юридических лиц.

Понятие акционерного общества содержится в ч. 1 ст. 2 Федерального закона от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» (далее — Закон об АО). Закон называет таковым коммерческую организацию, уставный капитал которой разделен на определенное число акций, удостоверяющих обязательственные права участников общества (акционеров) по отношению к обществу.

Следует отметить, что до 1 сентября 2014 г. могли создаваться акционерные общества открытого типа (ОАО) или закрытого типа (ЗАО). В рамках реформирования положений гражданского законодательства о юридических лицах после указанной даты акционерные общества открытого и закрытого типов не регистрируются. Акционерные общества в настоящее время делятся на публичные и непубличные (п. 1 и п. 2 ст. 66.3, п. 1 ст. 97 ГК РФ). Часть 1 ст. 7 Закона об АО также предусматривает публичный и непубличный характер акционерного общества, который отражается в его уставе и фирменном наименовании. Публичный характер акционерного общества проявляется в том, что его акции и ценные бумаги, конвертируемые в них, размещаются публично (посредством открытой подписки) либо обращаются публично на условиях, предусмотренных законодательством о ценных бумагах. Акционерные общества, в уставе и фирменном наименовании которых содержится указание на их публичный характер, также подпадают под действие законодательных положений о публичных обществах (ч. 1 ст. 66.3 ГК РФ).

Если с 1 июля 2015 г. акционерные общества не привели свой устав и наименование в соответствие с законодательными требованиями ГК РФ и сохраняют указание на определенный тип акционерного общества (ЗАО или ОАО), не могут быть признаны публичными по следующим основаниям: 1) при наличии признаков, предусмотренных п. 1 ст. 66.3 ГК РФ на дату 01 сентября 2014 имели организационно-правовую форму закрытого акционерного общества; 2) при наличии признаков, предусмотренных п. 1 ст. 66.3 ГК РФ на 1 сентября 2014 г. являлись открытыми акционерными обществами, кроме того до 1 сентября 2014 г. получили освобождение от обязанности раскрывать информацию (ст. 30 Федерального закона от 22 апреля 1996 г. № 39-ФЗ «О рынке ценных бумаг»), или погасили, в том числе в результате конвертации, все акции или конвертируемые в акции ценные бумаги, которые публично размещались или публично обращались на условиях, установленных законами о ценных бумагах (в порядке ст. 30.1 Закона).

В ст. 66.3 ГК РФ содержится ряд самостоятельных критериев, которые

¹ Федеральный закон от 5 мая 2014 г. № 99-ФЗ «О внесении изменений в главу 4 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».

позволяют характеризовать акционерное общество как публичную компанию. Первый критерий указывает на публичное размещение акций, второй — на их публичное обращение, третий критерий — на позиционирование компании в качестве таковой (путем закрепления публичного статуса в учредительном документе и фирменном наименовании). Таким образом, соответствие названным критериям обуславливает особенности правового положения рассматриваемых акционерных обществ, что подтверждается положениями Закона об АО. В рамках сравнительного исследования можно выделить десять ключевых отличий публичного акционерного общества от непубличного акционерного общества. Перечень данных отличий можно представить в виде таблицы (табл. 1).

Таблица 1

Отличия публичного акционерного общества от непубличного акционерного общества

№	Критерий	Публичное АО	Непубличное АО	Основание
1	Размещение и обращение акций — главное отличие	Его акции и ценные бумаги, которые конвертируются в акции, размещаются путем открытой подписки и публично обращаются в соответствии с законодательством о ценных бумагах	Его акции и ценные бумаги нельзя размещать по открытой подписке, они публично не обращаются	Пункт 2 статьи 7 Закона об АО
2	Минимальный размер уставного капитала	100 тыс. руб.	10 тыс. руб.	Статья 26 Закона об АО
3	Органы управления	Обязательно должен быть совет директоров (коллегиальный орган управления) из 5 членов или больше. Общее собрание может рассматривать только те вопросы, которые закон относит к его компетенции. Отдельные полномочия общего собрания нельзя пе-	Совет директоров можно не создавать в обществе, число акционеров — владельцев голосующих акций которого не превышает 50. Если совет директоров создан, ему можно передать отдельные вопросы, отнесенные законом к компетенции общего собрания. Общему собранию	Пункты 2—4 ст. 48, абз. 2 п. 1 ст. 64 Закона об АО, п. 3 ст. 97, п. 4 ст. 65.3 ГК РФ

№	Критерий	Публичное АО	Непубличное АО	Основание
		редать совету директоров	можно передать вопросы, не отнесенные законом к его компетенции	
4	Раскрытие информации	Обязаны раскрывать информацию в полном объеме. Также обязаны раскрывать содержание корпоративного договора	Не обязаны раскрывать. Либо раскрывают в ограниченном объеме	Статья 92 Закона об АО, п. 6 ст. 97, абз. 2 и 3 п. 4 ст. 67.2 ГК РФ
5	Подтверждение принятия общим собранием акционеров решения и состав акционеров, присутствовавших при этом	Только реестродержатель может подтверждать принятие решения и состав акционеров	Либо реестродержатель, либо нотариус могут подтверждать принятие решения и состав акционеров	Пункт 3 ст. 67.1 ГК РФ
6	Согласие на отчуждение акций	Для отчуждения акций не нужно получать чье-либо согласие. И нельзя установить необходимость получать такое согласие	Для отчуждения акций не нужно получать чье-либо согласие. Но в уставе можно прописать необходимость получать согласие акционеров или общества на отчуждение акций	Абзац 4 п. 1 ст. 2, п. 5 ст. 97 ГК РФ
7	Преимущественное право покупки акций	Нельзя предоставить акционерам преимущественное право покупки акций. Исключение — преимущественное право на покупку дополнительно выпускаемых акций или конвертируемых в акции ценных бумаг	Можно предусмотреть в уставе преимущественное право акционеров и общества приобретать акции в случае их продажи другими акционерами	Пункт 3 ст. 7 Закона об АО, п. 5 ст. 97 ГК РФ
8	Ограничение на количество акций, принадлежащих одному акционеру, их суммарную номинальную стоимость,	Такие ограничения установить нельзя	Можно установить такие ограничения в уставе по решению акционеров, принятому единогласно	Абзац 10 п. 3 ст. 11 Закона об АО, п. 5 ст. 97 ГК РФ

№	Критерий	Публичное АО	Непубличное АО	Основание
	максимальное количество голосов, предоставляемых одному акционеру			
9	Наименование АО	В названии должно быть слово «публичное». Независимо от того, отвечает ли общество признакам «публичного» на текущий момент, если в его наименовании есть слово «публичное», к нему применяют положения о публичных обществах. Сокращенное наименование — «ПАО»	В названии нет слова «непубличное» (его добавлять не нужно). То есть в наименовании просто слова «акционерное общество». Сокращенное наименование — «АО»	Абзац 2 п. 1 ст. 4 Закона об АО, п. 1 ст. 66.3 ГК РФ
10	Размещение привилегированных акций	Нельзя размещать привилегированные акции, номинальная стоимость которых ниже стоимости обыкновенных	Можно размещать привилегированные акции, номинальная стоимость которых ниже стоимости обыкновенных	Пункт 2 ст. 25 Закона об АО, п. 1 ст. 102 ГК РФ

Сравнение проводилось по таким ключевым критериям как:

- 1) размещение и обращение акций;
- 2) минимальный размер уставного капитала;
- 3) органы управления;
- 4) раскрытие информации;
- 5) подтверждение принятия общим собранием акционеров решения и состав акционеров, присутствовавших при этом;
- 6) согласие на отчуждение акций;
- 7) преимущественное право покупки акций;
- 8) ограничение на количество акций, принадлежащих одному акционеру, их суммарную номинальную стоимость, максимальное количество голосов, предоставляемых одному акционеру;
- 9) наименование АО;
- 10) размещение привилегированных акций.

Нормативной базой для сравнительного исследования стали положения ГК РФ, специального законодательного акта, регламентирующего правовое положение акционерных обществ — Закона об АО. Каждый критерий имеет свое нормативное обоснование.

Таким образом, очевидно, что публичное и непубличное акционерные общества, обладая общими чертами, имеют некоторые отличия, оказывающие существенное влияние на их правовое положение и функционирование. Правовой статус публичных обществ регулируется преимущественно императивными законодательными положениями, которые предъявляют дополнительные требования к их деятельности.

Таковыми в частности является обязанность раскрытия информации об их корпоративной и финансово-хозяйственной деятельности, образования коллегиального органа управления с определенным в законе об АО числом его членов, ведения реестра акционеров данного вида обществ и др. Анализируя положения законодательных актов в рамках темы исследования, можно прийти к выводу, что общие требования к функционированию публичных акционерных обществ, установленные ст. 97 ГК РФ, частично являются повторением норм об открытых акционерных обществах, действовавших до реформирования законодательства о юридических лицах.

Однако, содержание правовой нормы ст. 66.3 ГК РФ свидетельствует об изменении самого принципа разделения обществ на рассматриваемые виды, который отличается от признаков открытого и закрытого акционерных обществ, установленных до реформирования законодательства о юридических лицах. Иными словами ключевую роль в определении правового режима того или иного вида юридического лица в настоящее время играет не его организационно-правовая форма, как это было раньше, а режим публичной либо непубличной корпорации.

Субсидиарное обязательство в иностранном частном праве

Аннотация. Выделение субсидиарной ответственности как особого вида гражданско-правовой ответственности за частный или гражданско-правовой («*delictum privatum*», лат.) поступок, влекущий за собой возмещение вреда, ущерба или штрафа в пользу потерпевших лиц, является феноменом национальной системы частного права России. В современных зарубежных кодификациях данный вид гражданско — правовой ответственности отсутствует, при этом иностранное право оперирует понятием «субсидиарное обязательство» при регулировании разложения ответственности между несколькими должниками, вне контекста гражданско-правовой ответственности за причинение вреда. Институт обязательственного права в романо-германской (континентальной) правовой системе базируется на принципах и правовых конструкциях, разработанных римским правом. Обязательство трактуется как правоотношение, при котором одно лицо (должник) обязуется совершить действия в интересах другого лица, и соответственно последний (кредитор) получает право требовать от первого лица совершения этих действий. В странах общего права (англо-американское право) понятие «обязательство» в том значении, которое принято в римском и континентальном праве, отсутствует, а всякая юридическая сделка, направленная на возникновение, изменение или прекращение обязательств, признается договором. В праве Англии и США проблемы обязательственных правоотношений регулируются судебным прецедентом и судебной практикой. Реализация механизма ответственности учредителя по долгам фирмы в Китае построена по принципам, свойственным странам общего права.

Ключевые слова: субсидиарное обязательство, ответственность учредителя по долгам фирмы, судебный прецедент, доктрина «снятия корпоративной вуали», договорное право, деликтное право.

© Lysenko E.

Subsidiary obligation in foreign private law

Abstract. Allocation of subsidiary liability as a special type of civil liability for

¹ Научный руководитель — доктор философских наук, профессор, заведующий кафедрой «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) А. П. Овечкин.

private or civil liability ("delictum privatum", lat.) an act that entails compensation for harm, damage or a fine in favor of the injured persons is a phenomenon of the national system of private law of Russia. In modern foreign codifications, this type of civil liability is absent, while foreign law operates with the concept of "subsidiary obligation" when regulating the decomposition of liability between several debtors, outside the context of civil liability for harm. The Institute of law of obligations in the Roman-German (continental) legal system is based on the principles and legal structures developed by Roman law. The obligation is treated as a legal relationship in which one person (debtor) undertakes to perform actions in the interests of another person, and accordingly the latter (creditor) has the right to demand from the first person to perform these actions. In common law countries (Anglo-American law), the term "obligation" in the meaning of Roman and continental law is absent, and any legal transaction aimed at the emergence, modification or termination of obligations is recognized as a contract. In the law of England and the United States, the problems of legal obligations are regulated by judicial precedent and judicial practice. The implementation of the mechanism of responsibility of the founder on the debts of the company in China is based on the principles peculiar to common law countries.

Keywords: subsidiary obligation, liability of the founder for the debts of the company, judicial precedent, the doctrine of "removal of the corporate veil", contract law, tort law.

В континентальном праве основной задачей обязательственного права является регулирование отношений гражданско-правового оборота: предоставление вещей (купля-продажа, обмен, дарение), «длительное» предоставление вещей (наем, аренда), предоставление услуг в широком смысле (трудовой договор, подряд, туризм, страхование и др.). Обязательственные предписания содержатся и в корпоративном праве; оно выполняет функции защиты прав личности и имущественных благ, устанавливает предпосылки ответственности, порядок компенсации в случае неосновательного обогащения и др. Считается, что наиболее наглядно значение обязательственного права раскрывается в ориентировочном перечне видов обязательств, во время восприятия которого следует учитывать особенности гражданско-правовой доктрины и судебной практики¹.

На ранних стадиях развития романо-германского права было принято считать, что в силу личного характера обязательства, право требования никому нельзя передать, за исключением случаев смерти лица, когда в силу правопреимства долги переходят наследникам. Позднее появились механизмы прижизненной передачи прав и долгов: цессия и новация.

¹ Palandt: Bürgerliche Gesetzbuch. Kommentar. 57. Aufl. München: C. H. Beck, 1998. S. 219.

В континентальном праве все обязательства традиционно классифицировались по основаниям их возникновения: договорные и внедоговорные обязательства.

Во французском и германском законодательствах содержится более подробная классификация обязательств. Французское законодательство выделяет такие основания возникновения обязательств как договор, квазидоговор, деликт и квазиделикт; а германское законодательство выделяет: сделку, деликт, неосновательное обогащение, ведение чужих дел без поручения.

В континентальном праве также существует классификация обязательств в зависимости от множественности лиц (ситуация, при которой на стороне должника несколько лиц должны исполнить обязательство, а на стороне кредитора несколько лиц имеют право требовать исполнения обязательства).

В зависимости от множественности лиц романо-германская правовая система выделяет солидарные обязательства, которые в свою очередь подразделяются на: активные (солидарность на стороне кредиторов); пассивные (солидарность на стороне должников); долевые (каждый должник при их множественности несет ответственность перед кредитором только в размерах своей доли, а кредиторы и случае их множественности имеют право потребовать от должника исполнения в пределах доли, принадлежащей каждому кредитору); совместные (в рамках данных обязательств несколько кредиторов могут предъявить требования к должнику только все вместе, а кредитор имеет право потребовать исполнения только сразу от всех должников). Наиболее разработано регулирование совместных обязательств в праве Германии и Швейцарии, которое предусматривает, что когда одной стороной сделки выступает предприниматель, действует презумпция солидарной ответственности.

В странах романо-германской правовой системы роль судов коренным образом отличается от роли судов стран общего права. В странах континентального права судьи применяют, но не создают правовые нормы, тогда как странам англосаксонской системы присуща законотворческая функция. В Германии и Нидерландах суды принимают решения, руководствуясь положениями законов, и только в крайних случаях пробелы в законодательстве восполняются судебной практикой.

В вопросе ответственности участников по долгам фирмы в германском законодательстве находит отражение только ответственность основного акционерного общества по долгам дочернего.

В Законе об акционерных обществах предусмотрено, что доминирующее общество должно компенсировать убытки подконтрольной организации. Причем механизм компенсации зависит от того, контролируется ли подчиненное общество официально, на основании договора или фактически (т.е. без договора). Если подчиненное общество находится под официальным контролем у доминирующего общества, то основное общество

ежегодно компенсирует убытки дочернего. В ситуации неофициальной формы контроля над подчиненным обществом, по его долгам ответственность может распространяться не только материнскую компанию, но и на ее участников. При этом отметим, что речь идет об ответственности перед подчиненным обществом, и только потом — перед его кредиторами¹.

Примечательно, что в германском законодательстве отсутствуют положения, касающиеся взыскания с контролирующих их лиц долгов обществ с ограниченной ответственностью. В этой связи суды Германии по аналогии с доктриной «снятия корпоративной вуали» США и Великобритании сформировали теорию «проникающей ответственности». Основными критериями применения данной теории являются: 1) использование учредителем имущества организации как своего личного (невозможность разделения имущества); 2) недостаточная капитализация юридического лица, как изначальная, так и сложившаяся в результате вывода активов; 3) злоупотребление корпоративной формой юридического лица; 4) формальное разделение бизнеса, в то время как фактически организация и контролирующие ее лица представляют собой единое целое (например, группа компаний с одними и теми же директором, работниками, офисом и т.п.); 5) вмешательство в деятельность организации, которое негативно сказывается на способности ее дальнейшего функционирования².

Вышеперечисленные критерии во многом схожи с американской моделью ответственности участников корпораций, с разницей в том, что в Германии их применение не так свободно, как в США.

Отметим, что в тенденции судебной практики Германии такова, что с участников общества долги взыскиваются не в пользу конкретного кредитора, а в пользу самой организации путем применения общей нормы ответственности за причинение вреда, установленной § 826 Гражданского уложения Германии (далее — ГГУ) от 18 августа 1896 г. Только после этого кредиторы могут предъявить требования организации, в том числе в рамках процедуры банкротства³.

Таким образом, суды в Германии стремятся максимально использовать возможности законодательного регулирования и только в крайне редких случаях обращаться к правовым теориям и доктринам.

Королевство Нидерланды при разработке своего механизма ответственности участников по долгам фирмы во многом опиралось на практику США и Германии, в результате чего положения американской доктрины «снятия корпоративной вуали» были успешно адаптированы к судебной

¹ Aktiengesetz vom 6. September 1965 (BGBl. I. S. 1089), das durch Artikel 5 des Gesetzes vom 10. Mai 2016 (BGBl. I. S. 1142) (Закон Германии о компаниях)

² Егоров А. В., Усачева К. А. Субсидиарная ответственность за доведение до банкротства — неудачный эквивалент западной доктрины снятия корпоративного покрова // Вестник ВАС РФ. 2013. № 12. С. 6—61.

³ Гражданское уложение Германии: Вводный закон к Гражданскому уложению. 4-е изд., перераб. М. : Инфотропик Медиа, 2015. С. VIII—XIX, 1—715.

системе Нидерландов и получили там более широкое и гибкое применение, чем в Германии. Наряду с присущими германской модели факторами недостаточной капитализации и невозможностью отделения имущества компании от имущества участника в Нидерландах также используется критерий создания видимости кредитоспособности зависимых компаний. В случае, когда у кредиторов было искусственно создано впечатление финансовой стабильности компании, они вправе рассчитывать на возмещение понесенных убытков с контролирующих лиц¹.

В странах общего права (англо-американское право) нет аналогов термина «обязательство» в том значении, которое принято в римском и континентальном праве.

По англо-американскому праву всякая юридическая сделка (кроме завещания), направленная на возникновение, изменение или прекращение обязательств, признается договором.

В англо-американском праве нет понятия «обязательственное право», но существуют два самостоятельных института: договорное право (Contract Law) и деликтное право (Law of Torts).

В праве Англии и США проблемы обязательственных правоотношений регулируются судебным прецедентом и судебной практикой и всегда рассматриваются в связи с договором или деликтом. Однако ни в доктрине, ни в судебной практике такие правоотношения не сравниваются для выявления общих свойств или принципов.

Ввиду отсутствия четко очерченного института обязательственного права, системная классификация обязательств отсутствует, а на практике используется классификация обязательств по основанию их возникновения: договор; деликт; квазидоговор; другие основания.

В зависимости от множественности лиц в обязательствах англо-американское право выделяет следующие категории лиц: должники обязываются совместно (требование можно предъявить только вместе ко всем должникам); должники обязываются порознь (требование предъявляется к каждому должнику отдельно, а в случае, если его доли не хватает для полного погашения долга, требование предъявляется к остальным должникам по очереди); должники обязываются и совместно, и порознь (выбор способа предъявления иска зависит от кредитора).

Англо-американское право также предусматривает в качестве отдельного вида обязательства — подчиненные обязательства, при которых кредитор получает право на получение платежа по обязательству путем заключения соглашения как с обязанным лицом, так и с другим кредитором обязанного лица.

В американском праве (праве США) выделяют также иллюзорные обязательства, которые заключаются в обещании чего-либо, но фактически

¹ Быканов Д. Д. Снятие корпоративной вуали по праву США, Нидерландов и России // Закон. 2014. № 7. С. 71—80.

не побуждают должника к чему (обещание кредитора не требовать возврата долга до тех пор, пока деньги не понадобятся ему)¹.

Замена лиц в обязательстве (кредитора или должника) — новация, довольно сложна технически и потому на практике используются такие правовые институты как цессия для кредитора и институт перевода долга для должника.

Цессия означает договор, который заключается между кредитором (цедентом) главного обязательства и третьим лицом — новым кредитором (цессионарием) в целях передачи последнему права требования по главному обязательству. По общему правилу к цессионарию переходят и все обеспечения.

Институт перевода долга (делегация по французскому праву) позволяет осуществить замену должника. Механизм перевода долга заключается в заключении договора между кредитором и новым должником либо между старым и новым должником (в данном случае необходимо согласие кредитора). Во французском праве для тех же целей используется делегация, которая формально отличается от перевода долга тем, что новый должник не может противопоставлять какие-либо возражения кредитору, основанные на старом обязательстве.

Несоответствие сроков, места, качества или количества исполнения указанным в договоре считается неисполнением (ненадлежащим исполнением) обязательства. За неисполнение обязательства для неисправной стороны всегда наступают неблагоприятные юридические последствия, которые выражаются в применении к нему мер принуждения со стороны государства в лице правоприменительных органов.

По общему правилу одного только факта неисполнения обязательства недостаточно для наступления ответственности должника. В странах континентального права обязательной предпосылкой договорной ответственности является вина должника, которая презюмируется: лицо считается невиновным, пока не будет доказано обратное.

В англо-американском праве регулирование договорной ответственности традиционно основывалось на принципе абсолютной договорной ответственности, сложившейся еще в XVII в. в судах общего права и не допускающей освобождения должника от исполнения обязательства ни при каких обстоятельствах.

Законодательство всех стран предусматривает способы обеспечения исполнения обязательства, которые, с одной стороны, стимулируют должника к исполнению, а с другой стороны, гарантируют кредитору, что обязательство будет исполнено (самим должником или третьим лицом). К способам обеспечения исполнения обязательств относят: неустойку, задаток, залог, поручительство.

Остановимся подробнее на таком способе обеспечения исполнения

¹ Бернхем В. Вступление в права и правовой системы США. — С. 359

обязательства как поручительство, поскольку именно с этим понятием неразрывно связано понятие о солидарной (дополнительной) ответственности.

Поручительство возникает в момент заключения договора поручительства между поручителем и кредитором, в соответствии с которым поручитель обязуется исполнить обязательство за третье лицо (должника) в случае, если последний не в состоянии сам его исполнить.

В большинстве стран поручительством может быть обеспечено только действительное требование, но в некоторых странах, таких как Германия, поручительством может быть обеспечено также и будущие (условные) обязательства.

Поручительство дает кредитору существенные гарантии исполнения должником обязательства, в том числе, и в случае банкротства последнего. На практике поручительство обычно применяется в кредитно-денежных операциях.

В западном законодательстве существуют специальные нормы, регулирующие поручительство, которое является акцессорным обязательством, то есть существующим до тех пор, пока существует основной долг. Например, в США, Англии, Германии требуется письменная форма поручительства, а в Германии для торгового поручительства письменная форма не обязательна.

Известны такие виды поручительства как: простое (сначала требование предъявляется к должнику, а потом — к поручителю); солидарное (порядок предъявления требования определяется кредитором). При этом о том, что поручительство солидарное, должно быть прямо указано в договоре, в противном случае поручительство рассматривается как простое.

В Германии для торговых сделок презюмируется солидарное поручительство, а во Франции солидарное поручительство презюмируется для вексельных обязательств (вексельный поручитель — авалист). В англо-американском праве, наоборот, законом предусматривается солидарное поручительство для всех видов сделок, а если поручительство простое, об этом имеется ссылка в договоре.

Почти во всех западных странах законодательство устанавливает солидарную ответственность нескольких поручителей по одному обязательству, при этом в Швейцарии в договорах требуется специальная оговорка о солидарности нескольких поручителей.

Зарубежное частное право обычно оперирует таким понятием как «субсидиарное обязательство».

Германское Гражданское Уложение (от немецкого — Bürgerliches Gesetzbuch, BGB) — основополагающий нормативный правовой акт Германии, регулирующий частноправовые отношения на территории Германии, а также принятые на его основе федеральные законы, наиболее полно закрепили систему субсидиарных обязательств.

Примерами субсидиарных обязательств в германском праве являются:

залог движимости («Pfandrecht») и недвижимости; неограниченная ответственность персонально (лично) ответственного товарища (полного товарища или комплиментария) перед кредиторами командитного товарищества и командитного товарищества на акциях, которая большинством немецких цивилистов рассматривается как субсидиарная; ответственность ограниченная размером невнесенного, а также возвращенного вклада, личная ответственность командитиста перед кредиторами соответствующего товарищества; субсидиарная ответственность членов правления акционерного общества, законного представителя управляющего предприятия, самого управляющего предприятия, членов наблюдательного совета, а также членов правления главного общества (в случае присоединения) перед кредиторами последнего за ущерб, причиненный акционерному обществу, если они грубо пренебрегли обязанностью заботливости и добросовестности управляющего и если кредиторы не смогли добиться удовлетворения своих требований от самого общества; субсидиарная ответственность членов правления и членов наблюдательного совета акционерного общества перед кредиторами общества в случае причинения обществу ущерба в связи с невнесением убыточной сделки в отчет об отношениях общества с родственными предприятиями или нарушения обязанности по проверке такого отчета или несообщения о результатах проверки общему собранию; субсидиарная ответственность конкурсного управляющего перед кредиторами конкурсной массы; субсидиарная ответственность членов кооператива в случае неудовлетворения требований конкурсных кредиторов кооператива.

Аналогичные виды субсидиарных обязательств закреплены в Швейцарском Гражданском кодексе 1907 г., а также Швейцарском Обязательственном Законе 1911 г., в законодательстве Франции, Испании, Италии, а также Нидерландов.

Гражданским кодексом канадской провинции Квебек, в качестве субсидиарных обязательств с 1991 г. предусмотрены поручительство и залог.

В США развиты такие правовые институты как: залог (ипотека движимости) и поручительство (гарантия), являющиеся субсидиарными обязательствами, если это оговорено в соответствующем договоре. Американский суд может возложить субсидиарную ответственность по долгам юридического лица (на руководителей юридического лица, участников (учредителей) в случаях его несостоятельности при нарушении положений законодательства о банкротстве, «снятии корпоративной маски» (piercing the corporate veil), либо смешении активов должника с активами учредителей.

Гражданское право Англии содержит нормы о залоге («security» — «обеспечение»: proprietary securities и possessory securities, «pledge» или заклад), гарантии или поручительстве — «guarantee», «bond», «suretyship», обязательства по которым являются субсидиарными только если это специально оговорено в договоре. Кроме того, полный товарищ и, в опреде-

ленном случае, товарищ — вкладчик в товариществе на вере отвечают по долгам фирмы, возникшим в период их участия в управлении.

В США и Великобритании, как и в большинстве стран, учредители (акционеры) по общему правилу не отвечают по обязательствам своих организаций. При этом в определенных случаях суды пренебрегают данным принципом и выносят решения о взыскании долгов компании с ее владельцев.

Поскольку в Великобритании и США судебный прецедент имеет главенствующее значение, положения о привлечении учредителей к ответственности по обязательствам корпораций сформированы судебной практикой и в ней же находят свое закрепление. Механизм такой ответственности получил название доктрины «снятия корпоративной вуали».

Главный принцип доктрины «снятия корпоративной вуали» можно охарактеризовать высказыванием из решения Нью-Йоркского апелляционного суда по делу *Booth v. Bunce*, смысл которого в следующем: если компания используется с целью нарушения закона, то самостоятельность такой компании игнорируется, а ее участник несет личную ответственность¹.

Универсальных критериев для привлечения владельцев компании к ответственности в странах общего права не существует. К примеру в США используется множество всевозможных тестов (*checklists*), по которым тот или иной суд определяет наличие оснований для «снятия корпоративной вуали». При этом в разных штатах содержание и название таких тестов может различаться.

На примере теста Пауэлла поясним основные факторы, которые принимаются американскими судами во внимание при взыскании долгов с владельцев компаний: отсутствие самостоятельности у фирмы (т.е. заключение от ее имени сделок, приносящих выгоду исключительно ее владельцам, но не ей) либо отсутствие признаков реальной деятельности (например, имущества, работников); использование компании как инструмента для нарушения закона, обмана и т.п.; причинно-следственная связь между злоупотреблением корпоративной формой компании и убытками кредитора.

Обычно американским судам для «снятия корпоративной вуали» бывает достаточно одного единственного ярко выраженного фактора, такого как нарушения принципа самостоятельности компании либо ее использования как инструмента для обмана.

Принимая во внимание размытость вышеперечисленных факторов, для каждого из них американские суды того или иного штата разрабатывают и используют дополнительные подфакторы, которых довольно много и они обычно взаимозаменяемы.

Например, для фактора — использование организации в качестве ин-

¹ 33 NY 139 (*Booth v. Bunce*) / New York Court of Appeals. Record sand Briefs. 1865.

струмента для нарушения закона и обмана, выделяют следующие подфакторы: нарушение устава подконтрольной компании; мошенничество; выведение активов компании; несоблюдение корпоративных формальностей и другие. У этих подфакторов могут быть также свои дополнительные признаки. Например, несоблюдение корпоративных формальностей определяется такими признаками, как отсутствие документирования сделок между контролирующим лицом и компанией, отсутствие делопроизводства, непроведение совета директоров или собрания акционеров и прочие¹.

Многообразие признаков, по которым суд может принять решение о взыскании долгов компании с ее участников, создает неопределенность для владельцев компаний. Это в значительной мере умаляет те преимущества, которые обычно дает корпоративная форма юридического лица. Вместе с тем такой подход обеспечивает наибольшую гибкость системы, а значит, и более надежную защиту интересов кредиторов.

В Великобритании, используются те же основные критерии для «снятия корпоративной вуали», что и в США: применение незаконных и мошеннических схем с участием компании; использование компании с целью уклонения от исполнения обязанности перед кредиторами; искусственное разделение бизнеса на несколько формально независимых юридических лиц. При этом у английских судей более сдержанное отношение к доктрине «снятия корпоративной вуали» которую они применяют только тогда, когда уже исчерпаны другие правовые средства защиты кредиторов².

Особый интерес представляет опыт Китая (КНР) в вопросах привлечения к субсидиарной ответственности учредителей.

Китай в плане ситуации со злоупотреблением корпоративной формой юридического лица не выделяется среди ряда других стран, где также провозглашен принцип имущественной обособленности организации и ее учредителей. Однако законодатели КНР постоянно работают над проблемой расширения ответственности контролирующую организацию лиц с целью защиты прав как отдельных кредиторов, так и государства в целом.

В 2005 г. в Закон КНР «О компаниях» 1993 г. (далее — Закон о компаниях) были введены ст. 20 и 64 о солидарной ответственности участников организаций. Согласно ст. 20 Закона о компаниях, участники (акционеры) компании несут солидарную ответственность в случае злоупотребления правовым статусом юридического лица и ограниченной ответственностью участников (акционеров) для уклонения от исполнения обязательств, в результате которого интересам кредиторов компании причиняется существенный вред. В соответствии со ст. 64 Закона о компаниях, участник

¹ Захаров А. Н. Некоторые вопросы снятия корпоративной вуали: американский опыт и возможности его использования в российском праве // Вестник экономического правосудия РФ. 2014. № 10. С. 32—62.

² Келли Д., Багаев В. Английское право содержит четкий набор принципов, регулирующих снятие корпоративной вуали // Закон. 2013. № 10. С. 43.

компания с ограниченной ответственностью несет солидарную ответственность по обязательствам компании, если он не может подтвердить обособленность имущества компании от личного имущества¹.

Заметим, что приведенные выше положения о субсидиарной ответственности сформулированы в Законе о компаниях в общем виде, поэтому такие важные вопросы, как например, что именно считать злоупотреблением статусом компании или как оценить «существенность» вреда, в Законе не раскрыты. Ввиду общих формулировок норм о солидарной ответственности участников компаний, огромная роль в их применении отведена судам, в том числе Верховному суду КНР².

Таким образом, реализация механизма ответственности учредителя по долгам фирмы в Китае построена по принципу, более свойственному государствам прецедентного права, таким как США и Великобритания.

Применение положений о солидарной ответственности владельцев компаний в Китае не отличается единообразием. Более того, при схожих обстоятельствах, суд в одном случае может привлечь участника фирмы к солидарной ответственности, а в другом случае — нет.

Суды КНР, обобщая собственную практику, а также судебную практику США и Великобритании из которой они позаимствован механизм солидарной ответственности, пытаются выработать определенный перечень условий, при которых можно выйти за рамки ограниченной ответственности юридического лица и возложить ответственность по его долгам на учредителей.

Вот некоторые наиболее распространенные случаи, при которых суды в Китае применяют солидарную ответственность.

Создание подставных фирм. Под таковыми понимаются организации, фактически существующие только «на бумаге» и не имеющие уставного капитала. При оформлении подобных фирм обычно используют поддельные справки о наличии уставного капитала либо выводят этот капитал сразу после регистрации организации; использование организации в качестве прикрытия, «фасада». В этом случае участники в ущерб существованию своей компании заключают от ее имени сделки с целью получения личной выгоды. В результате таких действий долги и ответственность за нарушение законодательства ложатся на юридическое лицо, а прибыль и активы находятся непосредственно в руках учредителей.

Недостаточная капитализация компании, т.е. ведение деятельности, связанной с высоким финансовым риском, заведомо зная, что имущество компании не покрывает этот риск.

Формальное разделение бизнеса на несколько юридических лиц, фак-

¹ http://pavel.bazhanov.pro/files/China_Company_Law_Revised_2005_Russian_translation.pdf (дата обращения: 14 апреля 2016 г.).

² Галихайдаров Е. В. Применение доктрины «piercingthecorporateveil» в гражданском праве Китайской Народной Республики. Ч. 1: Анализ законодательства // Арбитражный и гражданский процесс. 2010. № 2. С. 27—30.

тически представляющих собой единое целое. В подобных случаях в одних организациях концентрируются доход и активы, а другие ведут деятельность с высоким риском, не имея при этом имущества, которое могло бы покрыть причиненные убытки. Нередко выясняется, что такими компаниями прямо или косвенно руководят одни и те же лица, ими используются одни и те же адреса, сотрудники, ведется единый учет хозяйственных операций.

Примечательно, что у судов КНР нет единого понимания термина «солидарная ответственность». Одни считают, что в рамках такой ответственности пострадавший кредитор может предъявить требования как к самой организации, так и к ее владельцу. Другие исходят из того, что требование кредитора должно быть предъявлено сначала организации и только в неудовлетворенной части — ее владельцу (по сути это субсидиарная ответственность). Кроме того, солидарную ответственность судьи могут понимать как неограниченную и ограниченную. В первом случае с учредителя взыскиваются все долги его компании, во втором — только те, которые напрямую связаны с его действиями по злоупотреблению корпоративной формой юридического лица¹.

Из изложенного следует, что в Китае критерии ответственности владельцев компаний достаточно размыты, но при этом сделан главный шаг на пути к защите интересов кредиторов: в законодательство КНР введены положения о солидарной ответственности учредителей, которые активно применяются судами.

Изучение вопроса о месте субсидиарного обязательства в иностранном частном праве позволяет сделать следующие выводы.

Институт обязательственного права романо-германской (континентальной) правовой системы базируется на принципах и правовых конструкциях, разработанных римским правом.

Обязательство в континентальном праве трактуется как обязанность лица (должника) дать что-то другому лицу (кредитору), сделать или не делать что-то в интересах последнего. При этом обязательство может возникнуть непосредственно из закона, из договора, из деликта и квазиделикта, когда лицо должно возместить ущерб, причиненный им или объектами, за которые он отвечает.

Обязательным условием ответственности за нарушение обязательств в странах континентальной Европы является вина должника, что прямо закреплено в гражданских кодексах. Вина должника презюмируется, поэтому кредитор обязан доказать лишь факт неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства.

В континентальном праве все обязательства классифицируются по ос-

¹ Галихайдаров Е. В. Применение доктрины «piercingthecorporateveil» в гражданском праве Китайской Народной Республики. Ч. 1: Анализ законодательства // Арбитражный и гражданский процесс. 2010. № 2. С. 31.

нованиям их возникновения: договорные и внедоговорные обязательства и в зависимости от множественности лиц: солидарные, долевые и совместные. Во французском и германском законодательстве выделяют также: договор, квазидоговор, деликт и квазиделикт (французское законодательство); сделку, деликт, неосновательное обогащение, ведение чужих дел без поручения (германское законодательство).

В странах общего права (англо-американское право) нет аналогов термина «обязательство» в том значении, которое принято в римском и континентальном праве. В англо-американском праве институт «обязательственное право» не выделяется. В праве Англии и США проблемы обязательственных правоотношений регулируются судебным прецедентом и судебной практикой и всегда рассматриваются в связи с договором или деликтом. В этой связи взаимоотношения по обязательствам регулируются: судебными прецедентом и практикой, договорным и деликтным правом.

В англо-американском праве нет системной классификации обязательств. На практике используется классификация обязательств по основанию их возникновения: договор; деликт; квазидоговор; в зависимости от множественности лиц в обязательствах: должники обязываются совместно; должники обязываются порознь; должники обязываются и совместно, и порознь. Предусматривается также в качестве отдельного вида обязательства — подчиненные обязательства.

В романо-германской правовой системе обязательственное право является одним из фундаментальных институтов, тогда как в англо-американском праве не существует аналогов даже самого термина «обязательство» и, нельзя говорить о существовании четко очерченного института обязательственного права.

Законодательство всех стран предусматривает такой способ обеспечения исполнения обязательства как поручительство. При этом почти во всех западных странах законодательство устанавливает солидарную ответственность нескольких поручителей по одному обязательству.

Несмотря на единое понимание общей концепции ответственности учредителей, ни одной из рассмотренных стран пока не выработан четкий и понятный всем участникам механизм ее реализации. Поэтому роль в этом вопросе должны играть суды, которые в каждом конкретном случае должны находить ту точку равновесия, в которой максимально полно и справедливо реализуются права кредиторов, но при этом не подрывается главный принцип существования такой корпоративной формы, как юридическое лицо с ограниченной ответственностью.

© Мазурок О. И.
xsanabelkind@gmail.com

© Едигарева Ю. Г.
— преподаватель, кандидат социологических наук,
доцент кафедры «Транспортное право
и административное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
ug7575@bk.ru

Обзор актуального состояния безопасности на воздушном транспорте в мире

Аннотация. Тема безопасности на воздушном транспорте представляет собой широкую теоретическую и еще более широкую практическую базу, которая ежедневно пополняется новыми переменными, такими как вариативность человеческого фактора и разнообразие внутригосударственных факторов. В представленной статье мы поставили перед собой цель объединить основные аспекты современного понимания авиабезопасности, которые на наш взгляд наиболее актуальны и интересны на данный момент.

Ключевые слова: меры безопасности, террористический акт, техническая исправность воздушного судна, международная организация гражданской авиации, «Небесный щит», АССЗ.

© Mazurok O.

© Edygarova Y.
— teacher, candidate of social sciences,
associate professor of the department of transport law
and administrative law of the Law Institute
of the Russian University of transport

Overview of the actual status of safety in air transport worldwide

Abstract. The topic of safety of air transport encompasses a wide theoretical and yet more wide practical base which is daily filled up with new variables, such as variability of a human factor and a variety of domestic factors. In this article, we have set ourselves an aim to combine the basic aspects of modern understanding of air safety, which, in our view, are the most vital and interest-

ing now.

Keywords: safety protection measures, terrorist act, good technical condition of aircraft, international organization of civil aviation, «Celestial shield», АССЗ.

Сегодня понятие безопасности на воздушном транспорте вышло далеко за рамки этих слов. Оно стало целым комплексом ситуаций, мер и последствий, субъектами которых выступают абсолютно все люди, живущие в местах, где действует авиасообщение. Очевидно, что безопасность на воздушном транспорте включает в себя множество составляющих элементов:

- ✓ правила поведения на воздушном судне в чрезвычайной ситуации,
- ✓ обеспечение безопасности на борту,
- ✓ правила досмотра граждан и их багажа в аэропорту,
- ✓ обеспечение безопасности воздушного судна от внешних угроз,
- ✓ обеспечение технической исправности судна,
- ✓ правила поведения при его захвате,
- ✓ предотвращение и устранение угроз взрыва или захвата заложников и т.д.

В данном случае речь пойдет не о правилах поведения на борту в экстренной ситуации, поскольку сегодня наиболее остро стоит вопрос об обеспечении безопасности на воздушном судне в ситуациях, связанных с насильственной угрозой жизни людей, пользующимися услугами известных авиакомпаний в различных аэропортах мира. Для обзорного сравнения будут приведены в качестве примера ряд стран, одна из которых по праву считается эталоном в области обеспечения, как внутригосударственной безопасности, так и безопасности на воздушном транспорте.

На сегодняшний день существуют международные стандарты обеспечения безопасности на авиатранспорте, которые являются обязательными для всех международных авиаперевозчиков. Эти стандарты, созидааясь на многолетнем пополняющемся опыте, разрабатывает Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Будучи одним из формирований ООН, она не только регулярно обновляет свои стандарты в сторону и усиления мер безопасности, и их оптимизации, но и издает перспективный план на несколько лет, которому должна придерживаться в рамках достижения своей главной цели. В настоящее время действует «Глобальный план обеспечения безопасности полетов, 2017—2019 гг.», который дополнил предыдущий план актуальной дорожной картой обеспечения безопасности полетов¹. Помимо регулирования действий, предупреждающих чрезвычайные ситуации силового характера, данный план уделяет особое внимание методам нейтрализации столкновений воздушного транспорта

¹ URL: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/GASP_ru.pdf (дата обращения: 24 ноября 2017 г.).

в воздухе, сокращение числа авиационных происшествий, связанных с потерей управления воздушным судном, а также числа происшествий при исполнении операций на взлетно-посадочной полосе.

Следует отметить, что Глобальный план обеспечения безопасности полетов, 2017—2019 гг. имеет долгосрочные и краткосрочные цели. К первым относится распространение стандартов на большее количество стран, что означает и улучшение технической и экономической базы для реализации такого распространения. Ко вторым, краткосрочным, целям, относится улучшение текущих показателей безопасности. Так, например, до 2019 года планируется увеличить общие показатели базового потенциала в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов в странах, где текущий уровень не удовлетворяет минимальные требования в данной категории до 60% уровня эффективного выполнения восьми критических элементов. Также, в государствах, где данный показатель выше 60%, необходимо к 2019 году внедрить государственную программу по безопасности полетов. Помимо самостоятельной работы государства по обеспечению безопасности на воздушном транспорте, остро необходима активная и многоканальная система обмена информации, позволяющей качественно улучшить упомянутые выше показатели.

Стандартизация обеспечения безопасности полетов разделяется на программу для стран Европейского союза (АССЗ) и стран, не вошедших в Европейский Союз (EU АССЗ programme)¹. Данные программы регламентируют безопасность полетов с точки зрения досмотра пассажиров и их багажа, а также сопутствующих этому технических устройств. Данный вопрос поставлен на международный уровень и требует неукоснительного исполнения по нескольким причинам. Первая из них абсолютно очевидная — некачественный досмотр или недосмотр пассажиров или их багажа в одном аэропорту, может привести к чрезвычайной ситуации не только на борту самолета, но и в аэропорту, куда направляется воздушное транспортное средство. Вторая причина вытекает из первой, однако основывается больше на экономической и силовой обеспеченности стран — участников воздушной перевозки. Не все страны и регионы, участвующие в международном авиасообщении, способны обеспечить досмотр на должном уровне по причине малого бюджета или слабых кадров. Поэтому данная система позволяет «принять» эту данность без ущерба конечному результату. Упор в данной системе ведется на входящий груз, это делается для того, чтобы устранить возможную халатность при приеме груза, основанную на знании о предполетной проверке.

В Российской Федерации на законодательном уровне обеспечение безопасности регулируется Воздушным кодексом РФ (гл. 12), Федеральным законом «О полиции», а также Модельным законом «О безопасности на

¹ URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/security/cargo-mail/doc/informationche.pdf> (дата обращения: 24 ноября 2017 г.).

воздушном транспорте» (последний имеет рекомендательный характер для дальнейшего законодательства в данной области права и был разработан для стран СНГ). Стоит уточнить аспекты, регулируемые данным законодательством: Воздушный кодекс РФ регулирует вопросы досмотра пассажиров и багажа, вопросы, связанные с движением персональной информации о пассажире, а также общие аспекты, сопровождающие реализацию обеспечения безопасности полетов; Федеральный закон «О полиции» регулирует вопросы применения специальных средств сотрудниками, обеспечивающими безопасность полетов. Модельный закон наиболее подробно освещает все основные отрасли безопасности на авиатранспорте и в аэропортах.

За последние несколько лет в России самыми крупными чрезвычайными ситуациями, связанными с перелетом пассажиров, был террористический акт в аэропорту Домодедово в 2014 г., а также известен ряд крушений в воздухе, повлекшие смерть множества людей. Стоит заметить, что сейчас для России наиболее остро стоит вопрос об эксплуатации воздушных транспортных средств, которые по какой-либо причине технически не соответствуют разрешению на взлет. Иными словами, можно было бы избежать гибели десятков людей, лишь проводя достойную экспертизу допуска воздушного судна на взлетно-посадочную полосу перед полетом. К счастью, чрезвычайные ситуации на воздушном транспорте в России происходят крайне редко, что указывает не на безвыходность и систематичность ситуации, а на простой человеческий фактор. Тем не менее, мы не можем довольствоваться текущими показателями. Проблемы есть, и они критичны: помимо человеческого фактора, мешающего коммерческим авиалиниям следить за состоянием воздушных судов, система проверки багажа и его владельцев остается неудовлетворительной. Таким образом, замедление и отсутствие оптимизации в процедуре проверки пассажира и его багажа увеличивает количество потенциальных жертв теракта в аэропорту. Можно сослаться на высокий уровень проверки, однако практика показывает, что пассажир, не имеющий явных признаков человека, принадлежащего приступной группировке или террористическому объединению не вызовет у службы безопасности подозрения, требующего немедленного вмешательства. Таким образом, на борт самолета проникают люди, имеющие потенциальную угрозу для всех пассажиров, чаще всего это люди с алкогольным или наркотическим опьянением.

Обратная ситуация происходит в Израильском аэропорту имени Бен-Гурион, который славится не только самыми передовыми технологиями обеспечения безопасности при перелетах, но и имеет высокие результаты в данной области, однако не стремится раскрыть все карты такого успеха. Казалось бы, Израилю не меньше, чем другим странам, выгодно обеспечение безопасности не только внутри своего государства, но и стран, с которыми у Израиля есть авиасообщение. Однако это не так. Известно, что в Израиле крайне активна политика государственной безопасности, это свя-

зано с непосредственной близостью страны к странам — агрессорам. Именно поэтому израильтяне привыкли полагаться исключительно на свои силы, причем, не удваивая проделанную работу, а оптимизируя и структурно изменяя ее. В рамках небольшого государства это требует умеренных затрат, а идеология безопасности позволяет получать первоклассные кадры. Проводя жесткую политику обеспечения безопасности, Израиль сталкивается с теми же проблемами, что и аэропорты в других странах, — плотный замедленный пассажиропоток. Поскольку избежать этого на данный момент представляется невозможным, в Израиле действует многоуровневая система пропуска пассажиров, где в действие вступают не только стандартные методы контроля, но и психологические, а также лингвистические. Известно, что в большинстве случаев среднестатистического араба будет трудно отличить от среднестатистического израильянина, а наличие всех необходимых документов не всегда говорит об отсутствии угрозы от данного гражданина. Для решения данной проблемы, в аэропортах Израиля регулярно функционируют специально подготовленные психологи и лингвисты, изучающие поведение субъектов в толпе, их общение и эмоциональное состояние. Система технического досмотра багажа также оснащена по последним технологическим требованиям и могут показать абсолютно всю информацию о наборе пассажира, включая химический состав содержимого багажа. Места скопления и перемещения пассажиров оснащены пуленепробиваемыми стеклами, а мусорные корзины позволяют выдержать взрыв бомбы. К пассажирам, чьи документы нуждаются в устном или письменном дополнении или подтверждении, применяются условия особой проверки. Минусом здесь является то, что проверка происходит по стандартам Израиля, и очевидные для иностранного пассажира вещи могут послужить поводом для дополнительной проверки и снятия с рейса до получения всей необходимой информации, что может значительно усложнить процедуру вылета из страны¹.

Говоря о технической обеспеченности гражданской авиации Израиля, нельзя не уделить особое внимание установке «Маген ракия» или «Небесный щит», которая позволяет самолету, находящемуся в воздухе, отразить направленный на него удар с земли. Причиной тому служат неоднократные попытки сбить Израильские гражданские самолеты из территории агрессивно настроенных к Израилю стран. Отличительной особенностью данной системы является ее узкая специализация. Поскольку снабжать гражданский авиатранспорт противоракетными снарядами невозможно по многим причинам, данная система была разработана для нейтрализации непосредственного контакта обнаруженной ракеты с самолетом, т.е. ее перенаправление за счет воздействия на нее луча оптического кванто-

¹ Сидоркин А. И., Шабаетов М. Обеспечение безопасности воздушных перевозок в Израиле // Транспортное право и безопасность. 2016. № 12. С. 73—77.

вого генератора или просто лазера. Данная система в обязательном порядке устанавливается на все самолеты гражданской авиации страны.¹

Не удивительно, что остальным мировым державам трудно угнаться за успехами Израиля в области обеспечения авиабезопасности граждан. Ранее мы уже говорили о том, что Израиль не является территориально крупной страной, поэтому реализация таких кардинальных мер в области обеспечения безопасности реализуема гораздо проще, чем в странах Европы или в США. Тому служит ряд причин:

✓ во-первых, для таких стран-гигантов, как Россия или США требуются значительные траты, связанные не только с размером страны, но и разницей экономического благосостояния регионов (штатов);

✓ во-вторых, Израиль не может поведать все тонкости реализации вопросов обеспечения безопасности, так как эта система непосредственно связана с отраслями, где работа строится на основе государственной тайны и обнародование такой информации может потенциально навредить Израилю;

✓ в-третьих, не все израильские наработки применимы на территории Европы и США, причиной тому являются национальные особенности и излишняя для института безопасности лояльность и терпимость к выходцам из других, в том числе и проблемных, стран.

Исходя из положений и целей ИКАО, а также выявленных практических аспектов, на сегодняшний день проблема с обеспечением безопасности на воздушном транспорте зиждется на 3 столпах: ограниченный информационный обмен, некачественная проверка воздушных судов перед допуском к полету и экономическая неспособность реализовать действительно масштабные программы по техническому и кадровому обеспечению авиакомпаний и аэропортов.

Цели, которые ставит перед собой ИКАО, и их частичное или полное достижение, позволяют видеть воочию как работоспособность процесса улучшения безопасности на авиатранспорте, так и его крайнюю медлительность.

¹ URL: http://mignews.ru/news/technology/world/260214_182327_81190.html (дата обращения: 29 ноября 2017 г.)

Развитие авиации СССР в 1930-е годы

Аннотация. В статье анализируется становление советской военной и гражданской авиации в 1930-е гг. Особое внимание уделяется тому факту, что в начале 1930-х гг. в СССР был взят курс на индустриализацию страны, которая была объективно необходимой в целях обороноспособности единственного в мире социалистического государства — Советского Союза. В статье показано, как создавались летные училища и конструкторские бюро, что позволило решить кадровые проблемы. Также был представлен краткий обзор всех мировых рекордов, достигнутых советскими авиаторами и спортсменами.

Ключевые слова: авиастроение, военная и гражданская авиация, бомбардировщики и истребители, авиационное училище, воздухоплавание, парашютный спорт.

© Moskaleva V., Stefanati N.

The development of aviation ussr 30-s xx century

Abstract. The article examines the development of Civil and Military Aviation in the USSR 30-s XX century. Particular attention is paid to the fact that at the beginning of the 1930s in the USSR the course is taken on the industrialization of the country which was objectively necessary in order to defend the world's only socialist state — the Soviet Union. The author surveys how flight schools and design bureaus were created. thus personnel problems were solved. A brief overview of all world records achieved by Soviet aviators and athletes was also provided.

Keywords: aircraft building, military aircraft, civil aviation, bombardment aircraft, fighter aircraft, aviation academy, ballooning, flight sports.

В 1920—1930 гг. на территории СССР началась активно развиваться индустриализация. Индустриализация — это процесс, при котором идет быстрый переход к машинному производству. Данный процесс был необходим для увеличения обороноспособности страны. Непосредственно, процесс индустриализации определил сам И. В. Сталин.

В 1930-е гг. самолетостроению отводилась особая роль. Оно являлось важной составляющей для обеспечения обороноспособности СССР. С 1930-х гг. в авиастроении быстрыми темпами вводились нововведения такие, как цельностальные сооружения, обтекаемые капоты двигателей (НАСА), изменяемый шаг винта, появление в крыле закрылок, предкры-

лок, свободнонесущее низкорасположенное крыло, закрытые кабины пилотов, убираемые шасси. Это коснулось и гражданской, и бомбардировочной авиации. В итоге возник новейший вид авиатехники, скоростные бомбардировщики, которые летали быстрее истребителей.¹ Применялись новые, наиболее современные модели самолетов.

В это же время на территории всего союза создавались летные школы, училища, институты. Задачей которой являлось — увеличение и качественная подготовка работников, включала в себя привлечение молодежи обучаться в данной сфере. Был выдвинут лозунг «Молодежь на самолеты»².

Шло активное строительство новых заводов и усовершенствование старых. Была расширена материально-техническая база отрасли. Уже на начало 30-х гг. быстрыми темпами начали функционировать заводы, например, Авиазаовд № 22 в Филях в 1930 г. стало крупнейшим заводом в Европе, Авиазаовд № 1 в Москве, Авиазадов № 23 В Ленинграде, Авиазаовд № 31 в Таганроге, Харьковский авиазаовд (ХАЗ, позднее авиазаовд №135), Авиазаовд № 21 В Нижнем Новгороде, Авиазаовд № 16 в Воронеже. Благодаря развитию и активной работы заводов страна смогла приблизиться к политике импортозамещения в некоторых конструкциях для самолетов, которые ранее импортировались. Целью является изучение и краткий анализ развития авиации на период 1930-х гг.

1. Создание базы формирования авиации

В 1930 г. появился Московский авиационный институт, в котором основная задача стояла — пополнение заводов, институтов и внедрение новыми компетентными работниками. Многие ученые эмигрировали в другие страны, впоследствии чего СССР потеряло огромное количество опытных работников. Но к 1933—1937 гг. авиационные конструкторы имели высокую производственную базу, новых кадров и возможность формирования военно-воздушного флота.

В связи с вероятностью нападения на территорию страны Западных государств, особая роль отводилась тяжелобомбардировочной авиации. Всего за четыре года она увеличилась в два раза. Истребительная авиация увеличилась в два с половиной раза. Но другие виды бомбардировочной авиации убавились в два раза. Самолеты могли подниматься на высоту 14—15 тыс. м. Использовались новые технологии в производстве самолетов. Обширно вводились штамповка, литье.

Активно развивался раздел науки авиационного материаловедения.

2. Бомбардировщики и истребители

Итак, в 1933 г. в СССР появился самолет АНТ-16 (ТБ-4). Его предшественником был ТБ-3 или АНТ-6, который был создан в 1925, но в 1930 г.

¹ <https://worldofwarplanes.ru/warplanes/history/aircraft-building/history-soviet-aircraft-building/> (дата обращения: 26 марта 2018 г.).

² <https://cyberleninka.ru/article/v/politika-v-razviti-aviatsii-sssr-v-30-40-gody-xx-veka>

стоял на вооружении ВВС. ТБ-4 был тяжелый цельностальной самолет А. Н. Туполева. В него входили шесть двигателей: четыре в крыле и два над фюзеляжем. По размеру крыла и взлетному весу превосходил ТБ-3 в два раза.

П. М. Стефановский, которому случилось попробовать испытать его, вспоминал: «Он просто потрясал! Человек среднего роста свободно расхаживал не только в фюзеляже, но не пригибался и в центральной части крыла. Оборудование чудовищной машины напоминало настоящий промышленный комбинат. Имелась даже самая настоящая малогабаритная электростанция для автономного энергопитания всех самолетных агрегатов. Компрессоры, нагнетающие сжатый воздух для запуска моторов, располагались на борту корабля. Комплект объемистых цистерн-баков вмещал десятки тонн горючего и смазочных материалов. Различное оборудование, вооружение, системы и аппараты управления заполнили всю внутренность самолета диковинных размеров».

Огромными размерами отличался «Максим Горький» (АНТ-20). Это был самый большой самолет с колесным шасси из всех, созданных до конца второй мировой войны. На его постройку потратилось 6 млн руб., сбережения были собраны с общественных пожертвований. Изначально в ОКБ А. Н. Туполева строился как пассажирский и агитационный самолет. Его появление служило свидетельством технической силы СССР. К сожалению, «Максим Горький» просуществовал меньше года. Презентация самолета состоялась 17 июня 1934 г. под руководством летчиков М. М. Громова и Н. С. Журова, а 18 мая 1935 г. случилось непоправимое. Когда летчик-испытатель Н. П. Благин совершал полет над Центральным аэродромом в Москве на истребителе И-5, он выполнил рядом с АНТ-20 маневры высшего пилотажа и при попытке произвести вокруг АНТ-20 мертвую петлю не рассчитал скорость и влетел в крыло, прямо в средний мотор правого крыла, который отпал, впоследствии, а И-5 оказался в проеме крыла. Хвост самолета отвалился и нанес еще один удар по «Максиму Горькому», при этом, он испортил пульт управления самолетом. «Максим Горький» в воздухе перевернулся и начал разваливаться на части. Выживших нет. На борту находилось 33 пассажира и 12 членов экипажа.

Следующий бомбардировщик, который я хотела описать в своей работе — советский двухмоторный бомбардировщик СБ (АНТ-40) конструкции Туполева. До 1941 г. было известно 6831 таких машин. Они принимали участие в Гражданской войне в Испании, на Халхин-Голе, в Китае, в советско-финской войне 1939—1940 гг. и в начале Великой Отечественной войны. В 1934 г. такие бомбардировщики считались самыми быстрыми в мире, которые развивали скорость до 332 км/ч и могли с собой вести 600 кг бомб, но к началу Великой Отечественной войны их модель уже устарела.

Авиаконструктор Николай Поликарпов в 1934 г. построил скоростной моноплан И-16, которому стал главным советским истребителем 1930-х — начала 1940-х гг. У И-16 имелись убираемые шасси. Он имел закрытую кабину, но от нее пришлось отказаться. Стекла в кабине были ужасного ка-

чества. Да и сами летчики, работавшие в открытых кабинах, не хотели иметь дело с такими новшествами. И-16 обладал редкими маневренными качествами, благодаря улучшенной технологии. Но на нем могли летать только высококвалифицированные летчики.¹

3. Конструкторское бюро Ильюшина

В 1933 г. появилось Центральное конструкторское бюро, в которое вошли почти все авиаконструкторы страны. Начальником был Сергей Ильюшин. Так они совместными силами произвели в 1935 году двухмоторный дальний бомбардировщик ДБ-3. На нем проводили летные испытания и долгий беспосадочный перелет с полной боевой нагрузкой по маршруту Москва—Баку—Москва летчиком-истребителем был Владимир Коккинаки. В 1936 г. ДБ-3 стали поставляться на вооружение отечественной армии.

Уже в 1938 г. Ильюшин разработал усовершенствованную модель ДБ-3 — ДБ-3Ф или Ил-4. Он имел более сильный двигатель и усовершенствованное вооружение. В 1940 г. его сменила предыдущая модель, т.е. ДБ-3. Самолеты Ильюшина участвовали в советско-финской войне зимой 1939—1940 г., в Великой Отечественной войне и в советско-японской войне. Было сконструировано 1528 самолетов серии ДБ-3².

4. Гражданская авиация

В 1930-е гг. важное развитие приняла и гражданская авиация. Сеть воздушных линий союзного значения к началу 1933 г. уже составляла 36 255 км (против 10700 км в 1928 г.), что было по тому времени большим достижением.

Самолеты отечественного производства оснащаются в 1928—1933 гг. Активно начало развиваться серийное производство тяжелого двухмоторного транспортного самолета Г-1 (АНТ-4). Заполнялся парк одномоторных самолетов.

Конструкторское бюро А. Н. Туполева сконструировало девятиместный пассажирский самолет АНТ-9, который сооружался серийно.

Коллектив А. И. Путилова, создал и построил гражданские самолеты: шестиместный «Сталь-2» и восьмиместный «Сталь-3». Важнейшим конструктивным средством для этих самолетов являлась нержавеющая сталь «Энерж-6».

Конструкторское бюро ХАИ в октябре 1932 г. разработало конструкцию самолета и соорудило ХАИ-1, руководителем был И. Г. Неман. Это был семиместный низкоплан, имевший убирающееся шасси, являющийся наиболее скоростным из пассажирских самолетов в мире. Было создано 43 машины.

В августе 1936 сконструировали на базе СБ (АНТ-40) пассажирский самолет АНТ-35. Это был скоростная машина, развивавшая скорость 350

¹ Соболев Д. А. История самолетов 1919—1945. М. : РОССПЭН, 1997.

² Из истории советской авиации: Самолеты ОКБ им. С. В. Ильюшина / под ред. В. Новожилова. М. : Машиностроение, 1990.

км/ч. Вмешал в себя десять пассажиров и их багаж, коммерческая нагрузка 840 кг. Самолет создавался серийно.

Удельный вес отечественных самолетов в парке гражданской авиации в 1929 г. был равен 39%, в 1933 г. он увеличился до 87,5%. С 1935 г. на воздушных направлениях страны начали летать лишь отечественные самолеты. Авиационная промышленность впервые в истории России избавила нашу авиацию от западной подчиненности¹.

5. Пять мировых авиационных рекордов, поставленных летчиками, стратонавтами и парашютистами предвоенного СССР.

«Осоавиахим-1» — первый стратостат, совершивший полет в ужасных зимних условиях. Именно поэтому его полет весьма необычный. Изначально было построено два стратостата. Один в Москве «Осоавиахим-1», а другой в Ленинграде «СССР-1». В Москве его сооружение финансировалось в высшей степени, в Ленинграде на него деньги общественной организации Осоавиахим. Подъем совершил сначала московский стратостат, а ленинградский решили пустить в 1934 г.

Ситуация с «Осоавиахим-1» не сложилась так гладко, как ожидалось. Командир экипажа решил совершить подъем зимой, с его идеей согласились. Стратостат поднялся на высоту 22 км, но в момент спуска, он переохладился и начал спускаться бесконтрольно. К сожалению, не кому спастись не удалось. Погибли: профессиональный аэронавт Павел Федосеенко, впервые поднявшегося в воздух еще до революции, инженер-аэролог Андрей Васенко — один из инициаторов и главного конструктора «Осоавиахима-1» — и молодой ученый-физик Илья Усыскин, который в свои 22 года смог улучшить камеру Вильсона для исследования космических лучей.

«СССР-1» совершил безопасный подъем. Полет на высоту занял 8,5 часов. Полет прошел удачно, все данные были зафиксированы. Ордена Ленина получили члены экипажа стратостата Г. А. Прокофьев, К. Д. Годунов, Э. К. Бирнбаум, а также С. Л. Марголин, В. А. Чижевский, И. Г. Моисеев, Е. Н. Кузина, участвовавшие в постройке «СССР-1».

Итог — рекорд и вероятность подогнать открытие XVII съезда ВКП(б).

Мировой рекорд дальности полета по прямой²

Был создан самолет АНТ-25, который наименовался как «Рекорд дальности» или «Разведчик дальний». В правительство начальник ВВС СССР Яков Алкснис и авиаконструктор Андрей Туполев обратились с инициативой создать такое сооружение. Обращение было подано в августе 1931 г. и через четыре месяца «предложение ВВС СССР об организации летом 1932 г. полета на предельную дальность и о постройке для этой цели самолета конструкции А. Н. Туполева АНТ-25» утвердили.

Павел Сухой являлся основным конструктором этой машины. Он работал под руководством Туполева. Его идея заключалась в том, что он сделал

¹ http://old.as-club.ru/kurs3/aero/html/kurs_1439_0.html

² Антон Трофимов Все дальше, выше и выше... М. : ИСТОРИК, 2017.

предложение об оснащении самолета очень длинным крылом, что позволило ему иметь дополнительное место для баков топлива и необычайную взлетную силу. Полет на таких машинах совершили два летчика: Михаил Громов и Валерий Чкалов. Но рекордный полет совершил первый. 18 июня Чкалов совершил перелет через Северный, но его экипажу не удалось совершить рекорд из-за плохой погоды в тот день. Его команда была вынуждена совершить посадку в Портленде. Экипаж пролетел 9130 км за 63 часа и 16 минут. А экипаж Громова на АНТ-25-1 и -2 совершил мировой рекорд дальности полета, получив звание Героя Советского Союза. Его команда вылетела в 3:21 утра 11 июля. Первая точка — Новая Земля, затем, на следующий день, в 3:14 утра он пролетел над Северным полюсом, расстояние от земли составляло 2,7 км. Уже через день самолет долетел до Сан-Франциско и совершил посадку в самой южной точке Западного побережья США на пастбище в Сан-Джасинто, днем 14 июля. Примечательно то, что еще в баках было достаточно топлива для совершения дальнейшего полета.

Михаил Громов получил орден Ленина, Героями Советского Союза стали А. Юмашев и С. Данилин. А также всю команду наградил медалью Анри де Лаво, Международная авиационная федерация (ФАИ) сочла это событие достижением 1937 г.

Предложение и сам прыжок сделал Константин Кайтанов. Он прыгнул с высоты 12 км, с нижней кромки стратосферы. Предложение поступило в наркомат летом 1936 года, его одобрили, осенью того же года велась активная подготовка с совершению прыжка.

Первый, пробный, прыжок был совершен 28 июля 1937 г. Кайтанов прыгнул с парашютом на уровне 9800 м от земли. И уже через месяц совершил прыжок с рекордным результатом.

Кайтанов был одет в специальное обмундирование, на нем находились два важных прибора: типовой высотный самописец; прибор для измерения давления в атмосфере, который называют барографом. Подъем на необходимую высоту продолжался 50 минут. Поднявшись на высоту 11 000 метров, хотя на самом деле, как позже стало известно, он поднялся на высоту 11 037 м, Кайтанов совершил прыжок. Хотя и во время прыжка и перед ним было не все идеально. Он не мог открыть целлулоидный фонарь, защищавший кабину. Только приложив большую силу удара, он смог открыть кабину. Во время самого прыжка с него слетела перчатка из меха, которая защищала его руку от обмороживания, также он чуть не поколечил стопы, пытаясь открыть второй парашют. Приземление произошло успешно, все данные были зафиксированы.

В итоге, отправив данные и получив одобрение, он установил мировой рекорд, спрыгнув с высоты 11 037 м. Также он доказал возможность прыжка при такой огромной высоте, на которую, обычно, поднимаются специализированные летательные аппараты.

Полет происходил на бомбардировщике марки ДБ-2, конструктора Павла Сухого. Самолет изначально конструировался как военный, но участие в военных операциях не совершал. Он был обмундирован в военное снаряжение, которое заменили, при подготовке к рекордному полету, дополнительными баками топлива и горючего, сменили оснастку навигационную.

Проект по перелету на Северный полюс не одобрило правительство, поэтому летчицы пролетели через весь Советский Союз. В состав летчиц вошли: Валентина Гризодубова — обладательница четырех мировых рекордов, командир экипажа, дочь одного из первых летчиков СССР; Полина Осипенко — имела пять рекордов, в том числе перелет на летающей лодке МБР-2 из Севастополя в Архангельск вместе со штурманом; Марина Раскова, которая стала и штурманом «Родины».

Процесс полета. В результате плохих погодных условий полет прошел достаточно тяжело. Из из-за этого обстоятельства самолет перелетел, заданной точки, аэродром в Комсомольске-на-Амуре. Команда с пустыми баками топлива и горючего совершила посадку в тайге на побережье Охотского моря. Одна из летчиц, Марина Раскова, покинула самолет с парашютом, в связи с приказом командира, раньше. Добраться до места аварийной посадки ей удалось спустя 10 дней. 12 октября экипаж был эвакуирован. Этот полет приравнивали к рекордным достижениям СССР. Все летчицы удостоились звания Героя Советского Союза.

Первый в мире полет по кратчайшему маршруту между Европой и Америкой¹.

Пилоты КБ Сергея Ильюшина установили «формальный» рекорд. Они совершили самый короткий путь между двумя континентами — Европой и Америкой. Управляли они самолетом, который на сегодняшний день известен как Ил-4, также он был участником Великой Отечественной войны, но его изначальное название ДБ-3. То есть свой начальный вклад он внес в гражданскую авиацию. Главой экипажа был Владимир Коккинаки.

Итак, было совершено два полета. Самый первый состоялся 27—28 июня 1938 г., маршрут — из Москвы на Дальний Восток. Было пройдено расстояние 7580 км. Через десять месяцев был проложен другой маршрут, ориентированный на перелет с Москвы до Америки по самому короткому пути. Самолетом управляли Владимир Коккинаки и Михаил Гордиенко. Они благополучно смогли долететь до Канады, приземлившись на острове Мискоу в провинции Нью-Брансуик. Всемирное признание эти пилоты получили через очень продолжительное время — 26 лет. 14 января 1965 г. Владимира Коккинаки наградила Международная авиатранспортная ассоциация бриллиантовым ожерельем «Цепь пионера розы ветров». Коккинаки даже на сегодняшний день является единственным, получившим такую награду. Судя по всему, это самый необычный рекорд среди вышепе-

¹ Антон Трофимов Все дальше, выше и выше... М. : ИСТОРИК, 2017.

речисленных.

Из вышеизложенного следует, что 1930-е гг. ознаменовались быстрым развитием авиации в целом, по всем параметрам. В стране активно началась применяться программа по механизации всех отраслей народного хозяйства. Благодаря наличию качественных кадров, научному и конструкторскому потенциалу в СССР началось производство истребителей и бомбардировщиков в огромных экземплярах. Многие из представленных выше машин участвовали в Великой отечественной войне. Такие, как: советский двухмоторный бомбардировщик СБ (АНТ-40) конструкции Туполева, истребитель И-16 (данная модель самолета была главной «силой» в Великой отечественной войне весь 1941 г. и зиму 1942г. пока не появилась более новая и улучшенная модель), ДБ-3, который составлял основу парка ВВС во время ВОВ, участвовал в военных действиях на протяжении всей войны, самолеты ДБ-3Т совершали налеты на Берлин в августе 41г.

Из пассажирской авиации можно отметить самолет АНТ-9. К началу ВОВ данная модель уже устарела, но во время войны самолет перевозил военные грузы, лекарства, личный состав, заводское оборудование. Также помогал в высадке разведчиков в тылу противника. АНТ-35 доставлял срочные грузы и пассажиров в определенные места фронта.

Также 1930 г. можно назвать годом рекордов. В этот период активно проявили себя летчики-рекордсмены, поставив пять мировых рекордов. Каждого рекордсмена, по праву, можно называть героем. К сожалению, не все полеты прошли так, как это планировалось. Подъем на аэростате вызвал восторг во всех странах мира. Открыл путь к изготовлению кабин с герметичным покрытием. Тогда в газете «Правда» писали: «На американской гондоле, которая первой поднялась в стратосферу, было написано большими буквами «Пиккар». Это был полет отдельного человека, искавшего известности для себя. На советской гондоле, которая первой поднялась на 19 км, написано «СССР», это значит, что в полете участвует вся Советская страна». К. Э. Циолковский прислал в адрес стратонавтов телеграмму из Калуги с такими словами: «От радости захлопал в ладоши. Ура «СССР»».

В 30-е гг. был поставлен абсолютный рекорд дальности полета по прямой. Убедив всех в огромных возможностях СССР.

Можно отметить рекордсмена К. Кайтанова, совершившего прыжок с парашютом с высоты свыше 11 000 м, доказав возможность прыжка с самолетов, летающих в стратосфере.

Мировой рекорд дальности среди женщин совершили командир Валентина Гризодубова, Полина Осипенко (второй пилот), Марина Раскова (штурман). Дальность — 6450 км.

И последний мировой рекорд — это рекорд по установлению кратчайшего маршрута между Европой и Америкой. Маршрут перелета: Москва — Новгород — Хельсинки — Тронхейм — Исландия — мыс Фарвель (южная оконечность Гренландии) — остров Мискоу. Самолетом управляли коман-

дир экипажа был В. Коккиак и штурман М. Гордиенко. Отличительной особенностью рекорда можно считать — получение награды. Владимир Коккинаки удостоился в 1965 г. получить бриллиантовое ожерелье «Цепь пионера розы ветров». Он является единственным обладателем такой награды в отечественной авиации.

Договор аренды в предпринимательской деятельности

Аннотация. В настоящей статье рассматриваются вопросы, связанные с понятием договора аренды в предпринимательской деятельности, проанализированы основные виды договоров в предпринимательской деятельности, охарактеризован порядок заключения договора аренды в процессе осуществления предпринимательской деятельности.

Ключевые слова: Договор, предпринимательская деятельность, аренда предприятия, финансовая аренда, предварительный договор, лизинг.

© Mustafayev A.

Lease agreement in entrepreneurial activity

Abstract. This article examines the issues associated with the concept of the lease contract in business activities, analyzes the main types of contracts in entrepreneurial activities, characterized by the order of conclusion of the lease contract in the process of doing business.

Keywords: Agreement, business, rent of enterprises, financial lease, a preliminary contract, lease.

Быстрый рост предпринимательства в России, начавшийся в 1990-х гг., требует улучшения правового регулирования настоящего вида деятельности соответственно потребностям современной экономики. Перспектива получения прибыли делает привлекательной эту сферу для участников гражданского оборота. В то же время не все из них обладают возможностями или намерениями приобрести в собственность имущество, нужное для реализации предпринимательской деятельности. В данном случае удовлетворение потребностей субъектов предпринимательства происходит за счет использования арендованного имущества.

Договор аренды получил значительное распространение в предпринимательской практике, давая возможность получения регулярной прибыли. Это позволило рассматривать аренду как особый вид предпринимательства, что обуславливает надобность законодательного определения аренды как регулируемого вида деятельности и выявления ее функций для участников договорных отношений.

¹ Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. С. Мельников**.

Реформы в настоящее время гражданского законодательства затрагивают и сферу правового регулирования арендных отношений. Попытки законодателя отменить правила о государственной регистрации договоров (ст. 609, 651, 658 ГК РФ) оказались неудачными, вследствие чего они опять были закреплены в гл. 34 ГК РФ. Требуется осмысления одно из концептуальных планируемых изменений гражданского законодательства, которое касается лишения арендатора прав вещно-правовой защиты.

Вышесказанное позволяет говорить об актуальности исследования особенностей правового регулирования арендных отношений при осуществлении предпринимательской деятельности.

Разные аспекты договора аренды были исследованы в работах таких ученых, как Л. М. Ахметшин, Н. А. Барина, И. А. Буш, Е. В. Вавилина, В. В. Витрянский, А. Г. Дорошков, Т. А. Еремкина, Л. Т. Кокоева, В. М. Кособородова, С. Н. Мызров и ин.

Вопросы, посвященные отдельным проблемам договора аренды в предпринимательской деятельности, рассматривались следующими авторами: О. Б. Кругловой (правовое регулирование договора аренды нежилых зданий, сооружений); О. В. Чумаковой (правовое регулирование рынка аренды недвижимости).

Итак, комплексный подход к теоретическим и практическим вопросам особенностей арендных отношений в предпринимательской деятельности через понимание аренды как вида предпринимательской деятельности не получил системной разработки, а также освещения в научной и учебной литературе, оттого требует дальнейшего научного осмысления.

По договору финансовой аренды (договору лизинга) арендодатель обязуется приобрести в собственность указанное арендатором имущество у определенного им продавца и предоставить арендатору это имущество за плату во временное владение и пользование для предпринимательских целей. Арендодатель в этом случае не несет ответственности за выбор предмета аренды и продавца.

К примеру, клиент решил приобрести спецтехнику для предприятия. Лизинговая сделка состоит из следующих этапов:

1. Обращение в лизинговую компанию.
2. Предоставление пакета документов.
3. Согласие компании и клиента на сделку.
4. Заключение договоров по лизингу и купли-продажи от поставщика.
5. Оплата клиентом счета по авансу и страховке.
6. Передача клиенту техники.
7. Внесение клиентом платежей согласно графику.
8. Окончание договора, выкуп спецтехники.

Фирмы обычно предлагают ряд программ, которые позволяют выбрать наиболее приемлемые условия: моментальный, экономный или гибкий договор. Его могут успешно заключить малые и средние предприятия без финансовой истории. Сделка обеспечивается самим предоставляемым в

лизинг имуществом¹.

Лизингодатель покупает объект на основании нужд клиента и предоставляет его в пользование с последующим выкупом на протяжении периода договора. А также финансирует, доставляет, устанавливает и запускает его. За ним остается право собственности до полного расчета, что удобно и предприятию — клиенту, который имеет право использования на этот же срок. При этом имущество эксплуатируется, с его помощью получают прибыль.

Предметом лизингового договора в Российской Федерации не может быть: природа или участок земли; имущество, не участвующее в обороте; плоды интеллектуальной деятельности.

В лизинговую аренду могут сдаваться: движимое имущество: автомобили, оборудование, вычислительная техника, транспорт; недвижимость: сооружения, здания, самолеты, морские и речные суда, космические объекты.

Популярными объектами подобных договоров является: сельскохозяйственная, строительная техника; горнодобывающее, нефтяное оборудование; телекоммуникации; покупка автомобиля в лизинг и авиация. Субъекты лизинга — резиденты и нерезиденты РФ.

В традиционной сделке предусматриваются трехсторонние отношения. Состав может сократиться, если лизинг предоставляется самим продавцом (поставщиком) имущества².

Участие трех субъектов — отличие финансовой аренды от обычной, где фигурируют только арендодатель и арендатор. В первом варианте риски гораздо меньше, имущество может сдаваться в аренду неоднократно.

Разновидности лизинговых соглашений: финансовое (долгосрочные договоры); операционное (краткосрочная аренда).

По существу — это один из видов займов с обязательной фиксированной регулярной оплатой.

В общем случае можно выделить следующий перечень видов лизинга: Внешний (международный) и внутренний (для резидентов одного государства). В зависимости от сроков — краткосрочный (операционный, от 1 до 3 лет) и долгосрочный (финансовая аренда, сравнимая со сроком эксплуатации объекта, более 3 лет). Прямой, отдельный и возвратный — по форме, условиям договора и числу участников. С полной и неполной амортизацией. С полным или частичным обслуживанием от арендодателя.

В предпринимательской деятельности распространена практика заключения предварительных договоров аренды коммерческих площадей в строящихся торговых комплексах. Для будущих арендодателей такие договоры имеют существенное значение, так как позволяют привлекать до-

¹ Беляева О. А. Предпринимательское право России : курс лекций. М. : Юстицинформ, 2015.

² Нилов К. Н. Предпринимательское право. М. : Флинта, МПСИ, 2015.

полнительные денежные средства для строительства таких торговых центров и обеспечить поступление арендных платежей в будущем. Для будущих же арендаторов, такие договоры крайне не выгодны, в какой-то мере даже кабальные, так как при заключении договора будущий арендатор выплачивает значительную сумму будущему арендодателю в качестве обеспечительного взноса (или в качестве иного взноса) и ставится будущим арендодателем в неопределенное положение по поводу сроков заключения основанного договора аренды.¹

Как правило, в таких предварительных договорах отсутствует четкое согласование даты заключения основанного договора аренды, поскольку такая дата зависит от момента возникновения права собственности на строящийся торговый комплекс, от момента сдачи его в эксплуатацию. В связи с указанными обстоятельствами, момент заключения основного договора оттягивается будущим арендодателем на неопределенное, продолжительное время, что приводит к нарушению прав будущего арендатора, который уже понес значительные расходы и не может получить то, на что рассчитывал при заключении предварительного договора аренды, т.е. не может осуществлять предпринимательскую деятельность и лишен возможности извлекать доход.

В соответствии с позицией Президиума ВАС РФ от 25 сентября 2012 №6616/12 по делу №А55-8370/2010, требований о регистрации предварительного договора аренды недвижимости законодательство не содержит.

В соответствии со ст. 429 ГК РФ в предварительном договоре указывается срок, в который стороны обязуются заключить основной договор. Если такой срок в предварительном договоре не определен, основной договор подлежит заключению в течение года с момента заключения предварительного договора. В случаях, если сторона, заключившая предварительный договор, уклоняется от заключения основного договора, применяются положения, предусмотренные п. 4 ст. 445 ГК РФ. Требование о понуждении к заключению основного договора может быть заявлено в течение шести месяцев с момента неисполнения обязательства по заключению договора. Обязательства, предусмотренные предварительным договором, прекращаются, если до окончания срока, в который стороны должны заключить основной договор, он не будет заключен либо одна из сторон не направит другой стороне предложение заключить этот договор.

Исходя из указанных положений законодательства, предварительный договор должен содержать четкое условие о моменте заключения основанного договора, однако отсутствие такого условия, не влияет на действительность такого предварительного договора, а лишь приводит в дей-

¹ Александрова К. И., Голованов Н. М., Мась Л. В. Предпринимательское право. М. : Гиорд, 2017.

ствие положение п. 4 ст. 429 ГК РФ¹.

Как правило, в предварительных договорах аренды коммерческих площадей в строящихся торговых центрах, момент заключения основного договора аренды привязан либо к открытию торгового центра, либо к моменту сдачи торгового центра в эксплуатацию, либо к моменту возникновения права собственности на такой объект, т.е. делается указание на событие, которое может наступить только с вероятностью. Безусловно, для будущего арендатора такие условия являются неприемлемыми и влекут значительные финансовые потери, в связи с чем, утрачивается интерес к заключению основного договора аренды.

Таким образом, будущий арендатор при истечении срока, установленного в предварительном договоре или по истечении срока установленного в п. 4 ст. 429 ГК РФ, вправе требовать возврата от будущего арендодателя всех уплаченных ему сумму в качестве неосновательного обогащения, а также процентов за пользования чужими денежными средствами. Кроме того, если в связи с неисполнением будущим арендодателем обязательств по предварительному договору, будущий арендатор понес убытки, они также подлежат взысканию со стороны допустившей нарушение предварительного договора.

Договор аренды предприятия предполагает передачу в аренду целостного предприятия как имущественного комплекса.

В случае предоставления предприятия в аренду все кредиторы владельца должны до момента оформления договора быть официально уведомлены об аренде. После заключения соглашения обе стороны несут солидарную ответственность по задолженности организации, которая была переведена на арендатора без получения разрешения кредитора.

При аренде предприятия владелец передает арендатору внеоборотное имущество, в том числе²:

- основные средства (строения, транспортные средства, комплексы оборудования);
- нематериальные активы, а также объекты интеллектуальной собственности;
- оборотные средства (склады сырья и материалов, топливо и прочее);
- проводит уступку прав и переводит на арендатора задолженность по организации, земельные наделы и иные природные ресурсы.

Переданный на правах аренды предпринимательский комплекс используется арендатором с целью осуществления конкретной деятельности, производства продукции. Арендное соглашение должно в обязательном порядке пройти процедуру государственной регистрации. При несоблюдении установленной формы соглашения об аренде предприятия он

¹ Дойников И. В. Актуальные проблемы гражданского и предпринимательского права. М. : Юркомпани, 2015.

² Анохин В. С. Предпринимательское право. М. : Владос, 2016.

может быть признан недействительным.

Факт передачи предприятия арендатору фиксируется актом приема-передачи, при этом ответственность за оформление акта возложена на арендодателя.

В процессе подготовки оформления договора требуется перечислить все необходимые документы, которые станут приложениями к типовому соглашению¹:

- документы на земельный надел;
- бумаги на построенные здания;
- список передаваемого в аренду оборудования и технических комплексов;
- описание оборотных активов;
- данные о количестве сырья и материалов;
- подтверждающие бумаги на право использования ресурсов;
- документы на перевод задолженности, прав временного использования.

Также необходимо прописать сумму ежемесячной арендной платы, которую должен перечислять арендатор, а также сроки и форму оплаты.

На основании арендного соглашения, если иное не прописано, арендатор имеет право осуществлять следующие действия:

- реализовывать, менять, передавать во временное использование средства из имущества предприятия, передавать их на права субаренды иным лицам, такие действия разрешены, если они не повлекут за собой снижение цены предприятия и не нарушат пункты, прописанные в договоре аренды с владельцем;
- вносить изменения в арендованный комплекс предприятия, осуществлять реконструкционные и ремонтные работы, техническое переоборудование, которое повышает стоимость всего комплекса.

Обязанности арендатора²:

- поддержание предприятия и технического комплекса в надлежащем функциональном состоянии;
- выполнение текущих и капитальных ремонтных работ при необходимости;
- несение затрат по эксплуатации предприятия, внесение страховых платежей за арендованный комплекс.

Процедуру заключения договора аренды в процессе осуществления предпринимательской деятельности условно возможно разделить на две стадии. Первая стадия — подготовительная (преддоговорная), заключающаяся в подготовке к подписанию договора и согласование его условий. Вторая стадия — заключительная, опосредующая подписание договора, а в отдельных случаях и его государственную регистрацию. Следование ука-

¹ Глазова Е. В. Предпринимательское право. М. : Питер, 2014.

² Шутников А. А. Предпринимательское право. М. : Человек, 2016.

занным этапам возможно и в договорных отношениях между гражданами. Тем не менее, применительно к предпринимательской деятельности процесс заключения приобретает определенную специфику. Надлежит согласиться с В. С. Белых в том, что общие положения касательно порядка заключения договора нужно использовать с учетом действия актов предпринимательского законодательства, включая применение судебной и хозяйственной практики.

Подготовительный этап процедуры заключения договора аренды в предпринимательской деятельности включает в себя выбор контрагента, проверку права сдачи объекта в аренду, согласование условий договора аренды, а также иные необходимые действия, обязательные перед заключением соглашения.

Для того чтобы арендная сделка была исполнена, рекомендуется произвести анализ информации о будущем партнере. Следует проверить свидетельство о внесении записи в государственный реестр индивидуальных предпринимателей и юридических лиц; собрать данные о финансовой надежности партнера, репутации фирмы на рынке, масштабе ее деятельности, а также сведения, характеризующие руководство фирмы (образование, наличие судимости).

После совершения всех необходимых подготовительных действий стороны переходят к завершающему этапу заключения договора аренды — подписанию. Для лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, или, если таковой является одна из сторон, предусмотрена только письменная форма договора аренды. Такое правило следует из положений общих норм ГК РФ о форме сделки (подп. 1 п. 1 ст. 161 ГК РФ), а также из специальных норм об аренде (ст. 609 ГК РФ)¹.

Договор аренды в письменной форме может быть заключен не только посредством подписания одного документа, но и если стороны обменялись документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору (п. 2 ст. 434 ГК РФ). Содержание таких документов составляют предложение 96 о заключении договора (оферту) и согласие на это (акцепт).

Помимо общих способов заключения договора, ГК РФ выделяет и специальные: путем присоединения, в обязательном порядке (публичный договор, предварительный договор) и на торгах. Указанные способы востребованы в большинстве случаев в предпринимательском обороте.

¹ Антонов А. П. Предпринимательское право. М. : АСТ, 2013.

Авиационная безопасность в российском праве

Аннотация. В данной статье исследовано общее понятие авиационной безопасности в рамках российского права, проведен анализ действующего законодательства. Также рассмотрены нормы о безопасности на воздушном транспорте, имеющиеся в законодательстве. Выявлены проблемы и предложены меры по совершенствованию авиационного законодательства.

Ключевые слова: воздушный транспорт, авиационная безопасность.

© Nasibova R.

Aviation security in russion law

Abstract. This article studies a General notion of aviation safety under the russion law. The analysis of the current legislation is carried out. Also considered the rules about safety on air transport in the legislation. Identified problems and proposed measures to improve the russion law.

Keywords: air transport, aviation security .

На сегодняшний день воздушный транспорт играет ключевую роль для любого государства, так как имеет ряд важных функций и задач для населения различных стран в сфере экономики, товарооборота, ведь быстрый обмен товарами способствует развитию хороших экономических отношений как во внутренней экономике страны, так и во внешней. Следовательно, важнейшей задачей воздушного транспорта является пассажирские перевозки, а также перевозки грузов и почты. В соответствии с п. 1 ст. 786 ГК РФ по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа.

Несмотря на то, что авиаперевозки обходятся в несколько раз дороже, чем перевозки наземным транспортом, это не препятствует эксплуатации воздушного транспорта, и большинство населения развитых стран мира предпочитают именно такой способ передвижения, и это не удивительно, так как воздушный транспорт имеет ряд преимуществ и давно зарекомен-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное» Юридического института Российского университета транспорта **А. В. Расулов**.

довал себя как один из самых надежных транспортов.

Воздушный транспорт обладает рядом характеристик, которые дают ему право называться транспортом будущего. Несомненно, самым главным преимуществом путешествий воздушным лайнером является высокая скорость передвижения. Скоростной показатель самолета — один из основных технических параметров, который влияет на длительность полета. Воздействие потоков воздуха, направление курса и уровень высоты определяют, какова скорость самолета будет в момент полета. Скоростные показатели играют важную роль в нормальном функционировании лайнера, а также при моделировании и создании новых усовершенствованных моделей. Это обусловлено тем, что скорость самолета в среднем составляет 800 км/ч. Более того преимущество в скорости перевозки достигается благодаря тому, что самолет летит по воздуху минуя земные препятствия. До места назначения можно добраться за несколько часов, в зависимости от расстояния.

Следующим преимуществом является возможность передвижения в городские поселения, где не применяется использование других видов транспорта из-за отсутствия железнодорожного сообщения и проезжих частей. В России железных дорог нет в шести регионах и это сильно сказывается на населении, так как в данные регионы летают зачастую только самолеты и из-за этого цены на билеты значительно дорогие, чего не могут позволить себе многие люди.

Немаловажным фактором на воздушном пространстве является безопасность полетов авиалайнеров. Обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации всегда стояло на первом месте. Это одна из важнейших задач всех сотрудников авиационной транспортной системы.

Авиационной безопасности посвящена гл. 12 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее — ВК РФ). В соответствии с п. 1 ст. 83 ВК РФ под авиационной безопасностью понимается состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. Для того чтобы осуществить безопасный полет без угрозы для жизни и здоровья людей, законодательство приняло ряд соответствующих мер, касающихся специальной подготовки всех специалистов авиационного производства, экипажа авиалайнера, а также пассажиров, которые должны придерживаться определенных правил поведения и следовать указаниям экипажа самолета. В соответствии с п. 2 ст. 83 ВК РФ, авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

1) предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в

контролируемую зону аэропорта или аэродрома;

2) охраны воздушных судов на стоянках в целях предотвращения проникновения в них посторонних лиц;

3) исключения возможности провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, отравляющих, радиоактивных, воспламеняющихся веществ и других опасных предметов;

4) предполетного и послеполетного досмотров;

5) предотвращения незаконного вмешательства в области авиации.

Обеспечение безопасности в некоторых случаях напрямую зависит от действий летного экипажа. Так, в обязанность членов экипажа входит информирование пассажиров, находящихся на борту о расположении и использовании:

- привязанных ремней
- спасательных жилетов
- аварийных выходов
- кислородного оборудования

Пассажиры так же должны быть проинформированы о порядке действий при аварийных ситуациях.

К сожалению, не всегда удается обеспечить в полной мере авиационную безопасность. Существуют особые факторы, из-за воздействия которых приводит к незначительному или существенному снижению систем защищенности воздушного лайнера.

К таким факторам можно отнести:

- влияние неблагоприятных погодных условий;
- неквалифицированное наземное сопровождение;
- отказ или неисправность определенных элементов систем;
- проявление неудачных аэродинамических характеристик самолета;
- ошибки эксплуатации бортового оборудования.

Опыт наглядно показывает, что даже незначительные неполадки в работе системы лайнера могут привести к серьезным катастрофическим последствиям. Вследствие чего, авиационно — транспортный комплекс можно отнести к группе объектов повышенной опасности.

В связи с этим следует так же отметить, что за последние несколько лет нарастает всеобщий интерес, относящийся к вопросам авиационной безопасности. Особое внимание таким вопросам уделяют средства массовой информации и государственные органы.

Этому способствовали следующие обстоятельства.

Во-первых, авиационно-транспортный комплекс относится к опасным объектам, вследствие чего зачастую терпят авиакатастрофы. В последнее время участились случаи террористических актов. Чтобы не случались такие происшествия, аэропорты высоко оснащены оборудованием и зонами досмотра. Во избежание несчастных случаев сотрудники авиационной безопасности аэропортов тщательно проводят процедуру досмотра багажа. Однако, не всегда удается полностью установить контроль над про-

веркой. Пример этому может послужить взрыв, осуществленный террористом-смертником в московском аэропорту Домодедово в зале международных прилетов в январе 2011 г., унесший жизни 37 человек, в том числе граждан других стран.

Во-вторых, также стоит обратить внимание на то, что многие воздушные лайнеры эксплуатируются при их повышенном износе, высокой степени аварийности и несовершенства устройства самолета. Так же может повлиять на неблагоприятный полет недоброкачественный ремонт лайнера. Наказание за данные правонарушения прописаны в ст. 266 Уголовного кодекса РФ. Жизнь человека всегда стоит на первом месте, тем более если на борту самолета зачастую находится большое число пассажиров. Поэтому перед полетом в обязательном порядке самолет должен пройти все виды проверок, причем каждая следующая проверка тяжелее предыдущей. Самая сложная и дорогостоящая проверка самолета проходит каждые 10—12 лет. в это время самолет не эксплуатируется примерно в течение месяца. Его детально разбирают и каждую часть проверяют и при необходимости ремонтируют.

В-третьих, также нужно учесть и профессионализм сотрудников аэропортов и экипажа авиалайнера, а именно пилотов, так как основная ответственность за благополучный полет и жизнь всех пассажиров лежит на них. Следовательно, перед вылетом экипаж проходит процедуру предполетного контроля, в том числе и медосмотр.

Если учесть, что эксплуатация воздушных судов несет в себе большой риск, именно отличие в степени общественной опасности дают основания в выборе для привлечения к дисциплинарной, административной или уголовной ответственности. Все перечисленное является разновидностью юридической ответственности. Основным источником права, предусматривающий административную ответственность является Кодекс об административных правонарушениях. В гл. 11 КоАП РФ есть группа статей посвященные административной ответственности за правонарушения на транспорте. Отдельные же статьи данной главы приобщены к правонарушениям на воздушном транспорте. В частности к таким относятся ст ноября 3 действия, угрожающие безопасности полетов. К таким действиям можно отнести акты незаконного вмешательства в гражданскую авиацию. В соответствии со ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» под актом незаконного вмешательства понимается противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р) предусматривает реализацию цели «Обеспечение безопасности

транспортной системы», которая позволит повысить безопасность движения, полетов и судоходства, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны, специальных служб, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, повысить уровень соответствия транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности страны и тем самым создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

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

В гражданской авиации России система управления выстроена таким образом, что каждый из руководителей служб и подразделений, выполняя работу по подготовке, обеспечению и выполнению полетов, в пределах своей компетенции (должностной инструкции) обязан контролировать работу своих подчиненных и прежде всего адекватность принимаемых решений на основе действующих документов¹.

Чтобы обеспечить в полной мере авиационную безопасность необходим глобальный подход, сочетающий в себе наиболее эффективные меры безопасности. Следует создать адекватную законодательную базу, регулирующую эту деятельность. Если учесть, что с каждым годом увеличивается поток людей, пользующийся авиaperевозками, необходимо изучить и предотвратить все угрозы по гражданской авиации. В том числе и ужесточить меры проверок службами авиационной безопасности, усилить контроль предполетного досмотра и послеполетного досмотра воздушных судов, совершающие международные рейсы. Не помешало бы и проводить как можно чаще проверки технического состояния воздушных судов вышестоящими органами.

¹ Елисеев Б. П., Свиркин В. А. Воздушное право : учебник // СПС КонсультантПлюс, 2012.

Актуальные вопросы правового регулирования корпоративного управления на железнодорожном транспорте

Аннотация. В рамках настоящей статьи рассмотрены вопросы, посвященные правовым основам корпоративного управления на железнодорожном транспорте, исходя из природы и особенностей властных полномочий, которыми наделены соответствующие транспортные организации и государственные органы. Проанализирована тема организации корпоративного управления на железнодорожном транспорте в Российской Федерации. Систематизированы современные проблемы корпоративного управления в акционерных обществах с государственным участием.

Ключевые слова: управление, корпоративное управление, ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»).

© Pakhomov S.

Topical issues of legal regulation of corporate governance in railway transport

Abstract: within the present article, the questions devoted to legal bases of corporate management on railway transport proceeding from the nature and features of powers of authority, which have allocated the relevant transport organizations and public authorities, are considered. The subject of the organization of corporate management on railway transport in the Russian Federation is analysed. Modern problems of corporate management in joint-stock companies with the state participation are systematized.

Keywords: management, corporate management, JSC Russian Railways (JSC «Russian Railways»).

В последние годы в Российской Федерации вышло немало учебников, монографий, научных статей, посвященных вопросам корпоративного управления в сфере железнодорожного транспорта.

Приступая к анализу проблем корпоративного управления на железнодорожном транспорте, необходимо раскрыть понятие «управление», которое выступало предметом изучения ряда ученых.

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное» Юридического института Российского университета транспорта **А. В. Расулов**.

В научной литературе существует точка зрения о том, что управление — процесс целенаправленного воздействия на деятельность объекта с целью упорядочения, сохранения и совершенствования, а также развития его качественной определенности, достижения максимально высоких результатов.

Имеет место быть также определение, данное Е. А. Пригожиным о том, что управление — это совокупность отношений между профессиональными позициями и управленческими действиями.

Таким образом, по нашему мнению, управление — это явление, имеющее множество понятий и сложное в структурном отношении, и, безусловно, одна из труднейших сфер деятельности человека, без которой невозможно равновесие в системе мироздания, развитие в природе, деятельность коллективов людей и функционирования общества в целом.

На основании анализа многочисленных подходов ученых-юристов нами сформулировано определение корпоративного управления, под которым понимается совокупность способов воздействия или процесс, с помощью которого организуется деятельность корпораций¹.

Мировая практика корпоративного управления насчитывает длинную историю. Обращаясь к истории, необходимо отметить следующие факты. Среди первых акционерных компаний в 1553 г. была создана торговая Московская компания в Англии.

С 1612 г. всемирно известная английская торговая Ост-Индская компания стала постоянно действующей акционерной компанией с ограниченной ответственностью. Помимо собрания собственников в ней было образовано собрание директоров. Таким образом, история корпоративного управления насчитывает более четырех веков².

С момента возникновения первой акционерной компании стояла проблема регулирования управления компанией. Для ее решения были приняты законы и нормативные акты в разных странах. Каждое регулирование по настоящее время обладает своими характеристиками в зависимости от особенности страны.

Начиная с середины 1990-х гг. тема корпоративного управления привлекает к себе все большее внимание исследователей и практиков как за рубежом, так и в России. За последнее время в нескольких десятках стран, в том числе и в России, были приняты кодексы и руководства по корпоративному управлению.

Одним из источников корпоративного управления на железнодорожном транспорте является Кодекс корпоративного управления, который носит рекомендательный характер. Принятие данного Кодекса имеет це-

¹ Афанасьева Е. Г. и др. Корпоративное право : учебник / отв. ред. И. С. Шиткина. 2-е изд., перераб. и доп. М. : КНОРУС, 2015.

² Безденежных А. В. Проблемы корпоративного управления при реализации современных моделей корпоративного управления российскими предприятиями // Безопасность бизнеса. 2013. № 4. С. 28—32.

лю повысит инвестиционную привлекательность компаний в глазах долгосрочных инвесторов, учесть накопленную практику применения Кодекса корпоративного поведения 2014 г.¹, предоставить рекомендации по надлежащей практике справедливого отношения к акционерам с учетом имевших место негативных примеров нарушений их прав и т.д.²

В соответствии с письмом Банка России от 10 апреля 2014 г. № 06-52/2463 «О Кодексе корпоративного управления», корпоративное управление — понятие, охватывающее систему взаимоотношений между исполнительными органами акционерного общества, его советом директоров, акционерами и другими заинтересованными сторонами. Корпоративное управление является инструментом для определения целей общества и средств достижения этих целей, а также обеспечения эффективного контроля за деятельностью общества со стороны акционеров и других заинтересованных сторон.

Следовательно, корпоративное управление — выбранный той или иной компанией способ взаимодействия между ее акционерами, советом директоров и менеджментом, обеспечивающий максимально эффективную деятельность, который направлен на максимальное увеличение прибыли³.

Вопросы корпоративного управления на железнодорожном транспорте являлись предметом исследования ряда специалистов⁴. Данному вопросу посвящены труды отечественных и зарубежных ученых в области корпоративного управления.

Особая важность и актуальность проблемы организации корпоративного управления на железнодорожном транспорте состоит в том, что эффективность деятельности железнодорожного транспорта во многом определяется системой взаимодействия между обществами, которые будут созданы в ходе реформирования отрасли.

В настоящее время железнодорожный транспорт проходит стадии реформирования. Одним из целевых ориентиров развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» является повышение экономической устойчивости и финансовой прозрачности деятельности при формировании эффективной холдинговой структуры.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее — ОАО «РЖД») — государственная компания, которая динамично развивается и является вертикально-интегрированной. Компания следует

¹ Письмо Банка России от 10 апреля 2014 г. № 06-52/2463 «О Кодексе корпоративного управления».

² Шиткина И. С. Корпоративное право в таблицах и схемах. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Юстицинформ, 2017 // <https://online.consultant.ru>.

³ Тепман Л. Н. Корпоративное управление. М. : Юнити-Дана, 2009 // <https://online.consultant.ru>.

⁴ Борисова С. В., Гигель С. Г. Государственное и корпоративное управление на транспорте // Вестник Юридического института МИИТ. 2014. № 3 (7) .

лучшим стандартам и практике корпоративного управления. ОАО «РЖД» признает, что это является условием для успешности и эффективности финансово-хозяйственной деятельности, обеспечение проведения реформы в сфере ж/д транспорта, а также повышение привлекательности среди инвесторов. На сегодняшний день ОАО «РЖД» фактически сформировала основные механизмы, на основе которых осуществляется корпоративное управление и которые свойственны публичным передовым компаниям.

Экспертные организации, работающие в этой сфере, подтверждают, что компанией достигнуты значительные результаты в сфере корпоративного управления. Непрерывную работу ведет компания в направлении совершенствования системы управления, при этом основываясь на международных и российских стандартах, а также на практике отношений в корпоративной среде.

Основной задачей железной дороги в сфере корпоративного управления является корпоративная и технологическая координация работы подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги в порядке, установленном нормативными документами ОАО «РЖД» (далее — подразделения ОАО «РЖД»), а также подразделений дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в границах железной дороги — в соответствии с соглашениями о взаимодействии — (далее — ДЗО ОАО «РЖД») в целях достижения годовых, среднесрочных и долгосрочных целевых параметров ОАО «РЖД»¹.

Стоит отметить, что идеальной модели российского корпоративного управления пока не существует. Модель корпоративного управления должна иметь четкие и измеримые показатели эффективности, базироваться на профессионализме сотрудников и разделении ответственности и иное². Тенденция укрепления самого понятия «корпоративное управление» в РФ присутствует и продолжает развиваться. Изменения, которые необходимо внедрить для повышения эффективности модели корпоративного управления, требует совместных усилий органов исполнительной и законодательной власти, привлечения частного сектора, представителей судебно-правовой и налоговой систем, а также компаний, заинтересованных в создании и развитии модели корпоративного управления.

До сих пор в РФ отсутствует единое законодательное регулирование правового положения акционерного общества с единственным акционером — государством. Действующий ФЗ «Об акционерных обществах» не содержит специальных норм, регламентирующих управление в акционерном обществе с участием государства. Как только речь заходит о порядке управления акционерным обществом с участием государства, так регули-

¹ Типовое положение ОАО «РЖД» от 31 июля 2012 г. № 254 «Типовое положение о железной дороге» // Деловой журнал «РЖД — Партнер — Документы». 2012. № 20.

² Воронцов П. Г. Современные проблемы корпоративного управления в Российской Федерации // Экономический анализ: теория и практика. 2015.

рование осуществляется исключительно на уровне подзаконных нормативных правовых актов, а именно постановлений Правительства РФ.

Однако постановление Правительства РФ «О создании открытого акционерного общества “Российские железные дороги”» регламентирует лишь особенности создания ОАО «РЖД», отсылая при регулировании управления к общим нормам Федерального закона «Об акционерных обществах».

Законодательство об акционерных обществах с участием государства должно быть унифицировано. Регулирование должно осуществляться не на уровне многочисленных подзаконных нормативных правовых актов, а на уровне специального федерального закона.

Следовательно, необходимо разработать специальный закон, в котором будут содержаться нормы об управлении акционерным обществом с участием государства. В содержание данного закона должны входить следующие положения:

- права и обязанности органов управления, включая их полномочия;
- нормы, регулирующие качественный состав;
- порядок назначения и освобождения от деятельности;
- установление требований к профессиональным знаниям и профессиональной подготовке кандидатов;
- нормы об ответственности лиц, входящих в органы управления, а также положения о страховании их ответственности;
- иные положения.

Подводя итог, необходимо отметить, что ОАО «РЖД» следует лучшей практике и стандартам корпоративного управления и признает его необходимым условием эффективности и успешности своей финансово-хозяйственной деятельности, повышения инвестиционной привлекательности компании и ее дочерних обществ, а также обеспечения надлежащего проведения реформы железнодорожного транспорта.

В настоящее время в ОАО «РЖД» практически сформированы основные механизмы корпоративного управления, присущие передовым публичным компаниям. Ведущие российские экспертные организации в сфере корпоративного управления подтверждают, что ОАО «РЖД» достигнуты высокие результаты в области корпоративного управления¹.

Компания продолжает непрерывную работу по совершенствованию системы корпоративного управления, основываясь на российских и международных стандартах и передовой практике корпоративных отношений.

Таким образом, в результате исследования представляется возможность сделать обоснованный вывод о необходимости дальнейшей научной проработки вопросов правового регулирования корпоративного управления, в том числе в сфере железнодорожного транспорта.

Для наибольшей нейтрализации проблем в системе корпоративного

¹ <http://www.rzd.ru>.

управления в компании с государственным участием ОАО «РЖД» необходимо:

- соблюдение интересов государства и компании в целом,
- совершенствование процедур, обеспечивающие повышение ответственности членов советов директоров, сокращение политического влияния на их деятельность;
- согласование стратегии развития компании с государственными программами развития отрасли;
- соблюдение государственной ответственности при участии в совете директоров государственных должностных лиц;
- соблюдение в отчетности результатов деятельности компании по достижению стратегических целей, поставленных государством и предоставление обществу и ее представителям количественную и надежную информацию о том, каким образом осуществлялось управление компанией в интересах ее собственника.

Правовое регулирование отношений в сфере корпоративного управления акционерными обществами с государственным участием осуществляется в основном на уровне подзаконных нормативных правовых актов и не носит комплексного и системного характера¹. Отсутствие унифицированного законодательного акта, отражающего все аспекты и особенности участия государства в акционерных обществах, является явным пробелом в российском законодательстве.

Одним из направлений повышения эффективности корпоративного управления в ОАО «РЖД» является формирование новой модели корпоративного управления, суть которой заключается в передаче части «нагрузки» от государства к частным юридическим лицам.

¹ Макарова О. А. Акционерные общества с государственным участием. Проблемы корпоративного управления : монография. М. : Издательство Юрайт, 2017.

Актуальные проблемы цифровизации транспорта и логистики: правовой и организационный аспекты

Аннотация. В статье рассматриваются основные проблемы и подходы к совершенствованию развития цифровых технологий в области транспорта и логистики в Российской Федерации. Определены тенденции цифровизации транспорта и логистики в современных условиях. Автором определены внутренние и внешние барьеры применения новейших цифровых технологий на транспорте и в логистическом сервисе. На основе материалов социологических исследований выявлена необходимость изменения сложившейся ситуации. В заключении автором сформулированы основные подходы по проведению преобразований в правовой сфере, способствующих развитию цифровых технологий в транспортной отрасли и логистическом сервисе России.

Ключевые слова: цифровая экономика, цифровизация, транспорт, логистические услуги, перспектива, проблема, решение.

© Radchenko V.

Actual problems of digitalization of transport and logistics: legal and organizational aspects

Abstract. The article examines the main problems and approaches to improving the development of digital technologies in the field of transport and logistics in the Russian Federation. The tendencies of digitalization of transport and logistics in modern conditions are determined. The author defines internal and external barriers to the use of the latest digital technologies in transport and logistics services. Based on the materials of sociological research, the need to change the current situation is revealed. In conclusion, the author outlines the main approaches to transformations in the right sphere, contributing to the development of digital technologies in the transport industry and logistics service in Russia.

Keywords: digital economy, digitalization, transport, logistics services, perspective, problem, solution.

¹ Научный руководитель — доктор политических наук, профессор кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) Ю. А. Харламова.

Развитие современного общества связано с построением цифровой экономики и все большим проникновением ИТ-решений в различные сферы производства и жизнь человека. В связи с этим сегодня активно реализуются как на государственном, так и на корпоративном уровне концепции «Третьей промышленной революции» и «Индустрии 4.0», а также и другие разработки, превращаясь в государственные программы и стратегию развития бизнеса.

2017 год стал переломным моментом в понимании значимости цифровых технологий для дальнейшего развития Российской Федерации. Важнейшим фактором таких изменений стал процесс обсуждения и принятия программы «Цифровая экономика Российской Федерации»¹. При этом на самом высоком уровне — Президентом России В. В. Путиным — был дан сигнал о том, что сегодня «...формирование цифровой экономики — это вопрос национальной безопасности и независимости России, конкурентности отечественных компаний, позиций страны на мировой арене на долгосрочную перспективу, по сути на десятилетия вперед»².

В качестве технологий, которые могут оказать наибольшее воздействие на экономику, следует рассматривать: технологии искусственного интеллекта, аналитику «больших данных», облачные вычисления, интернет вещей, робототехнику, автономные транспортные средства, производство кастомизированной продукции и 3D-печать, социальные сети и прочие виды цифровых интернет-платформ.

Крайне сложно переоценить в современном мире значение транспорта и логистического сервиса, выступающих важнейшим направлением развития мировой и национальных экономик в цифровую эпоху. Транспортные и логистические услуги выступают составляющей не только процесса перевозки пассажиров и доставки грузов, но и международного обмена товарами и услугами.

По мнению специалистов компании BCG, в сфере транспорта, логистических услуг большой потенциал более эффективного использования активов возможен на основе принципов «экономики взаимопомощи» (sharing economy). В частности, речь может идти о сервисах по поиску такси на российском рынке (международных компаний Uber и Gett и отечественного Яндекс такси). Фактически сервисы соединяют клиентов и водителей такси, беря на себя регулирование тарифов, а также разбор конфликтов, контроль над выполнением требований по содержанию транспортного средства в надлежащем виде.

Специалисты компании Json & partners отмечает использование Яндексом технологии интеллектуального распределения заказов с учетом дорожной ситуации и специальных пожеланий пользователей. В основе та-

¹ Распоряжение Правительства РФ от 28 июля 2017 г. № 1632-р «Об утверждении программы «Цифровая экономика Российской Федерации».

² URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54983>.

кого подхода лежит в том числе и машинное обучение, использующееся для настройки системы перераспределения заказов такси. Конкуренция между сервисами, а также с традиционными способами заказа такси уже привела к снижению тарифов в крупных городах, а также повышению качества обслуживания.

Другим транспортным проектом «экономики взаимопомощи» являются каршеринговые сервисы. Например, такими в г. Москве являются «Делимобиль», «YouDrive», «Anytime», «Car5». Помимо регистрации на сайте сервиса, пользователь скачивает мобильное приложение, которое позволяет искать свободную машину, фиксировать ее состояние, отслеживать свой статус в системе сервиса. Новое явление для российского рынка в области транспорта получило название карпулинг (иногда также называется ride sharing) — совместное одновременное использование автомобиля в случае поездки в одинаковом направлении.

В России действует международный карпулинговый сервис BlaBlaCar. Как отмечают специалисты компания J'son & partners, Россия — один из самых быстрорастущих регионов для сервиса¹.

Сегодня технологии машинного зрения используются для учета автотранспорта, въезжающего на грузовые площадки с фиксацией ввозимого/вывозимого груза, (технология распознавания автомобильных номеров), учета автотранспорта на парковке, управления доступом транспортных средств на автостоянку, учета клиентов с интеграцией в собственные системы предприятия. Также пользователями технологий машинного зрения для контроля логистики перемещения нефтепродуктов стали крупные нефтеперерабатывающие предприятия, осуществляющие:

- учет нефтепродуктов, отгружаемых железнодорожным транспортом с интеграцией с вагонными весами;
- функции «сигнализации» для обнаружения вагонов, которые уходят с предприятия не будучи взвешенными,
- контроль перемещений вагонов по критерию «свой-чужой».

Учет пассажиропотока также является уже типовым решением на основе устройств машинного зрения для общественного транспорта или для транспортных операторов. В России пока нет собственного производства таких устройств, но есть много компаний, адаптирующих подобные системы в российских условиях.

Специалистами J'son & Partners отмечается и развитие технологии «умная дорога», куда включаются помимо средств машинного зрения умные паркоматы, бесконтактные устройства для автоматической оплаты проезда по платным дорогам, подключенные информационные табло, другие подключенные объекты (например, автоматические дорожные метеостанции, дорожные контроллеры и пр.).

¹ URL: http://json.tv/ict_telecom_analytics_view/karshering-perspektivy-razvitiya-v-mire-i-rossii-20161215120250.

Модернизация транспортной отрасли и логистических операций на фоне активного проникновения информационных технологий и цифровизации экономических процессов создает основу для формирования новых рынков и новых условий функционирования рынка, а также новых подходов к аналитике, прогнозированию и принятию управленческих решений.

Так, специалисты указывают на создание в ближайшее время и дальнейшее развитие AeroNet — нового глобального сетевого рынка информационных, логистических и иных услуг с использованием беспилотных авиационных и околоземных космических систем, комплексных решений и услуг на их основе. Повышение надежности защищенных сетевых коммуникаций обеспечит массовое безопасное использование беспилотных аппаратов, в том числе и в городских условиях. При этом согласно прогнозам над территорией Российской Федерации к 2035 г. постоянно (в режиме 24/7/365) могут находиться в воздухе не менее 100 тыс. беспилотных воздушных судов (БВС), объединенных в единую систему предоставления работ и услуг для удовлетворения различных, постоянно возрастающих потребностей экономики.

Другим активно развивающимся транспортным и логистическим рынком станет MariNet, где лидерство будет принадлежать цифровой навигации (e-Navigation), технологиям освоения ресурсов океана и инновационному судостроению. Развитие MariNet обеспечит Российской Федерации ведущую роль в повышении привлекательности отечественных портов и морских транспортных коридоров (прежде всего, за счет развития Северного морского пути), будет способствовать более эффективному освоению ресурсов Арктики и Дальнего Востока, а также усилению конкурентоспособности российских судоходных компаний и отечественного судостроения в целом.

На формирующемся рынке AutoNet трендом будет все возрастающий спрос на автоматизацию транспортных систем. При построении будущих систем автопилотирования автотранспортных средств выделяются следующие основные этапы формирования будущего рынка: внедрение помощников водителя (ADAS) в 2018 г., достижение частичной автономности к 2020 г., достижение высокой автономности к 2025 г., достижение полной автономности к 2035 г.¹

«Цифровая логистика» возникает как ответ на глобальные вызовы цифровой экономики для традиционного сектора транспорта и логистики, такие как стремительно изменяющаяся, глобализированная и сверхконкурентная торговая среда, сложность цепочек поставок, быстрое изменение ожиданий клиентов, ограниченные ресурсы инфраструктуры. Цифровая трансформация логистики в формате электронной торговли равно должна опираться на увеличение конкурентных предложений на рынке

¹ Программа развития цифровой экономики в Российской Федерации до 2035 года. URL: <http://spkurdyumov.ru/uploads/2017/05/strategy.pdf>.

логистических услуг, как для заказчика, так и для поставщика. Перспективные направления развития цифровой логистики связаны с развитием Интернета вещей (применением различных сервисов по автоматическому заказу расходных материалов и сырья для производства продукции и автоматической поставке готовой продукции потребителю, минуя посреднические цепочки) и применением беспилотных технологий в транспортных системах.

Вместе с тем, сегодня существуют барьеры цифровизации транспорта и логистики:

1) внешние барьеры, связанные с государством:

- экономическая неопределенность в стране, волатильность рубля;
- нормативные ограничения, отсутствие стандартов по применению цифровых технологий;
- отсутствие специальных мер государственной поддержки использования цифровых технологий транспортными и логистическими компаниями;

2) внешние барьеры, связанные с другими компаниями (конкурентами, контрагентами, партнерами):

- внедрение цифровых технологий требует затрат со стороны поставщиков и потребителей, которые придерживаются «традиционной модели»;
- приверженность конечного пользователя привычным продуктам (сервисам);
- негативный опыт применения цифровых технологий в других компаниях отрасли;
- отсутствие информации об успешном опыте применения цифровых технологий в других компаниях отрасли;

3) внешние барьеры, связанные с развитием технологий:

- дефицит цифровых решений, учитывающих специфику бизнеса компании;
- слабая защищенность цифровых технологий от криминальных посягательств;
- недостаточный уровень развития инфраструктуры (низкая пропускная способность каналов связи, отсутствие доступа к мобильному Интернету, недостаток центров обработки данных и т.п.);

4) внутренние барьеры, связанные с ресурсными ограничениями:

- высокая стоимость проектов по применению цифровых технологий;
- недостаточные бюджеты, которые компания может выделить на проекты с использованием цифровых технологий;
- высокие затраты на эксплуатацию систем, использующих цифровые технологии;

5) внутренние барьеры, связанные с человеческим фактором:

- недостаток осведомленности о преимуществах цифровых техноло-

гий у лиц, принимающих решения в компании;

- нежелание сотрудников менять привычные формы работы;
- недостаток квалификации у персонала, использующего цифровые технологии;

- недостаток квалификации у персонала, внедряющего и обслуживающего цифровые технологии;

б) внутренние барьеры, связанные с «ментальными установками»:

- отсутствие достаточного собственного опыта по применению цифровых технологий;

- негативный опыт применения цифровых технологий в компании;

- возможность успешного ведения бизнеса компанией и без применения цифровых технологий.

Как показали результаты исследования, проведенного специалистами НИИ ВШЭ в 2017 г.¹, круг проблем, с которыми сталкиваются российские компании при реализации цифровых проектов, довольно широк. Наиболее серьезными компании склонны считать проблемы, связанные с организацией самого проекта: отсутствие опыта реализации таких проектов, неверная оценка сроков завершения проекта, нехватка квалифицированных менеджеров проектов, плохое взаимодействие подразделений. Также важно отметить универсальную проблему, с которой сталкиваются все компании вне зависимости от размера компаний, их отраслевой принадлежности, наличия экспортной деятельности и уровня цифрового развития — это нехватка квалифицированных менеджеров проектов, связанных с реализацией цифровых решений в бизнесе.

Для дальнейшего развития цифровых технологий актуально преодоление как внешних по отношению к ним барьеров, так и внутренних. Причем приоритетной выглядит группа внутренних барьеров финансового характера: недостаточные бюджеты, высокая стоимость проектов, высокие затраты на эксплуатацию систем. Не менее актуальны барьеры внешние, прежде всего, связанные с нестабильностью экономической ситуации в стране, недостаточным уровнем развития информационной инфраструктуры, а также обусловленные неготовностью поставщиков и потребителей к применению цифровых технологий.

Негативным выглядит, что зачастую использование современных цифровых технологий ведется компаниями вовсе вне правового поля (либо без глубокого анализа законодательных требований), что достаточно предсказуемо, поскольку правовое регулирование данных сфер правоотношений во многих случаях запутанно, недостаточно или вовсе отсутствует.

Данная ситуация имеет очевидные причины, а именно: несформированность правовой мысли (как в России, так и за рубежом) по вопросам

¹ Цифровая экономика: глобальные тренды и практика российского бизнеса. М. : НИИ ВШЭ, 2017. С. 86—89.

использования современных цифровых технологий и отсутствие достаточного понимания их функционирования, эффекта и реального воздействия на общественные отношения. При этом, последовательность, осторожность в принятии каких-либо мер государственного воздействия, а также прогнозируемость их эффекта должны приобретать первостепенное значение относительно темпов принятия регулятивных документов в целях избегания избыточных и нецелесообразных административных барьеров.

Наиболее очевидной задачей на данном этапе является достижение единого и целостного видения системы правовых проблем, возникающих при использовании современных цифровых технологий в логистике и на транспорте, согласованного понимания представителями частного и государственного секторов того, какие вопросы должны стать предметом административного регулирования, в какой форме и на базе каких подходов.

Кроме этого требуют осознания, какие аспекты и вопросы необходимо разрешить на международном уровне, какие на национальном; какие на законодательном уровне, а какие могут получить развитие на уровне саморегулирования. Также должно быть сформулировано понимание, насколько масштабными должны стать законодательные изменения, и где достаточны точечные изменения в законодательство.

В случае реализации государством грамотного и системного подхода в правовом регулировании информационных правоотношений, оно может взять на себя функцию по синхронизации, оптимизации и обеспечению безопасности реализуемых в цифровом экономическом сообществе операций, что действительно значимо, как показывают проведенные в рамках данной работы исследования.

Учитывая, что в российских реалиях низок уровень доверия между хозяйствующими субъектами и недостаточно развита практика горизонтальных коммуникаций, государственное регулирование должно, с одной стороны, закреплять критически значимые принципы и условия реализации информационных правоотношений, и, с другой стороны, содействовать выстраиванию горизонтальных связей, развитию отраслевого и профессионального саморегулирования и росту доверия между участниками цифровой экономики.

Использованию практически всех современных цифровых технологий свойственны типовые юридические сложности, а именно: отсутствие или неоднозначность понятийного аппарата, проблема идентификации и определения правового статуса вовлеченных субъектов (права, обязанности и ответственность), правовая культура участников информационных правоотношений, защита персональных данных, распространение действия права в пространстве и по кругу лиц, подтверждение фактов, имеющих юридическое значение и др.

В рамках правового регулирования при разрешении проблем, связанных с понятийным аппаратом и правовым статусом субъектов, фактически

речь идет о проработке типовых моделей правоотношений, которые устанавливаются законодательно с определением базовых прав и обязанностей субъектов.

Наиболее известным набором «типовых операций» является вторая часть Гражданского кодекса Российской Федерации, где определены права и обязанности самых распространенных типов правоотношений (например, отношения по продаже вещей, по аренде недвижимости, займу средств и т.д.). Лицо, вступая в отношения купли-продажи, заранее знает тот минимум прав и обязанностей, которые у него есть, что повышает доверие участников соответствующих отношений и исключает злоупотребления. Аналогичное регулирование может иметь место применительно к правоотношениям, регламентирующим каждую из составляющих правового статуса участников цифровой экономики в сфере транспорта и логистики. При этом основные модели договоров по предоставлению цифровых услуг целесообразно закрепить на уровне нормативных правовых актов.

Кроме этого для развития цифровой логистики и транспорта важной выглядит оптимизация трансграничной сетевой торговли и защиты прав потребителей (например, гармонизация размера возмещения ущерба при поставке бракованного товара), а также гармонизация правил заключения контрактов при покупке товаров вне зависимости от его формата (материальный или электронный).

В целях дальнейшей цифровизации транспорта и логистики необходимо упорядочить мозаичное информационное правовое регулирование, проработать базовые модели правоотношений, определить субъектный состав типовых правоотношений, принципы их формирования, регулятивные подходы. Кроме этого требуется масштабная работа с понятийным аппаратом информационного права и устранение препятствий правового характера, имеющих место в настоящее время в информационном законодательстве и практике его применения. Ключевым принципом при реализации реформ по развитию цифровой экономики должно стать достижение баланса в обеспечении свободного обмена информацией и роста защищенности частной жизни и уровня личной конфиденциальности, что в настоящее время является достаточно сложной задачей.

Таким образом, выполнение указанных рекомендаций будет способствовать снижению барьеров информатизации в области транспорта и логистики, активизации деятельности российских транспортных и логистических компаний по внедрению цифровых технологий в практику повседневной деятельности, а также будет направлено на поступательное развитие экономики России в целом на стратегическую перспективу.

Актуальные направления корректировки законодательства о несостоятельности (банкротстве)

Аннотация. В статье рассматривается действующее законодательство о несостоятельности (банкротстве) и предлагаемые поправки в данное законодательство, для решения проблемы аффилированности кредиторов и должников с арбитражным управляющим, которая в настоящее время является весьма актуальной в делах о банкротстве.

Ключевые слова: банкротство, аффилированность, юридические лица, должник, кредиторы, арбитражный управляющий.

© Sitnikova M.

Actual directions of the adjustment of the legislation on insolvency (bankruptcy)

Abstract. The article reviews the current legislation on insolvency (bankruptcy) and proposed amendments to this legislation, to address the problem of the affiliation of creditors with an arbitration manager, which is currently very relevant in bankruptcy cases.

Keywords: bankruptcy, affiliation, juridical person, debetor, creditor, trustee in bankruptcy.

Правовое регулирование банкротства юридических лиц на территории Российской Федерации осуществляется с помощью нескольких общих и специальных законов. Специальным законом, регулирующим отношения банкротства, является Федеральный закон от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» (далее — Закон о банкротстве), одним из общих законов является Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ). Главной целью законодательства о несостоятельности является справедливое распределение между всеми кредиторами имущества должника.

В законодательство о банкротстве достаточно часто вносятся множественные изменения и дополнения, но, несмотря на это, некоторые моменты так и остались не урегулированными законодателем.

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. В. Смирнова.**

Одной из, существующих в настоящее время проблем, является наличие ситуаций аффилированности конкурсных кредиторов и должников с арбитражным управляющим. Данные ситуации возникают из-за отсутствия независимого от сторон выбора кандидатур арбитражного управляющего.

Понятие аффилированности наиболее полно раскрывается в ст. 4 Закона РСФСР от 22 марта 1991 г. № 948-1 «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» (далее — Закон о конкуренции). В нем говорится, что «Аффилированные лица — физические и юридические лица, способные оказывать влияние на деятельность юридических и (или) физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность».

На данный момент, при подаче заявления о признании должника банкротом, суд выбирает кандидатуру арбитражных управляющих из числа членов саморегулируемой организации, предложенной кредиторами (в случае банкротства по инициативе кредитора) или должником (в случае добровольного банкротства) или конкретной кандидатуры, представленной сторонами. В этом случае, можно ли быть уверенным в том, что арбитражный управляющий, назначенный судом из представленных кандидатур, не окажется аффилированным с одной из сторон по данному делу о банкротстве.

В соответствии с п. 2 ст. 20.2 Закона о банкротстве: «Арбитражным судом в качестве временных управляющих, административных управляющих, внешних управляющих или конкурсных управляющих не могут быть утверждены в деле о банкротстве арбитражные управляющие: которые являются заинтересованными лицами по отношению к должнику, кредиторам». Данная статья старается защитить стороны от недобросовестных кредиторов и должников. Однако, при таком положении, не представляется возможным, установить аффилированность сторон с арбитражным управляющим до его утверждения, поскольку именно действия, совершаемые арбитражным управляющим, в процессе осуществления возложенных на него полномочий будут свидетельствовать о его заинтересованности. Целесообразнее передать права выбора и представления кандидатур арбитражных управляющих в компетенцию суда.

Минэкономразвития представил для публичных обсуждений проект поправок в Закон о банкротстве, регулирующих положения, описанные в предыдущем абзаце.

Согласно проекту, предлагается выбирать кандидатуру арбитражных управляющих судами случайным образом, с помощью использования специальных технических средств — электронного регистра, содержащего в себе все данные о действующих арбитражных управляющих, в том числе учитывая стаж работы арбитражного управляющего.

В данном регистре так же будет учитываться бальная система каждого арбитражного управляющего: «Регистр будет содержать сведения об

управляющем, включая его стаж и профессиональный опыт, а также наличие допуска к гостайне и количество баллов. Изначально каждому АУ начислят сто баллов. Их число может изменяться как в низшую, так и в высшую сторону, в зависимости от его поведения в ходе процедуры банкротства. Например, если действия АУ оспорят или взыщут с него убытки, баллы уменьшатся»¹.

Проблема защиты прав кредиторов на протяжении долгого времени является одной из важнейших, которую законодатель пытается решить.

Пока стороны в деле о банкротстве имеют право сами представлять кандидатуры для арбитражного управляющего, невозможно избежать зависимости одних от других.

Внесение, предложенных Минэкономразвития изменений в Закон о банкротстве, несомненно снизит количество дел, в которых кредиторам приходится прилагать немалые усилия, чтобы доказать наличие аффилированности сторон с арбитражным управляющим. Это в свою очередь приведет к уменьшению случаев злоупотребления правом сторон, повышению справедливости и законности рассмотрения дел о несостоятельности (банкротстве).

¹ URL / <https://pravo.ru/news/202151/> (дата обращения: 26 апреля 2018 г.).

Государственное регулирование внешней торговли в современных условиях

Аннотация. В статье рассматриваются сегодняшнее состояние системы государственного регулирования внешней торговли. Автором раскрываются некоторые проблемы правового регулирования и пути их решения.

Ключевые слова: внешняя торговля, меры государственного регулирования, ВТО, ЕАЭС.

© Teterina A.

State regulation of foreign trade in modern conditions

Abstract. The article discusses the current state of state regulation of the foreign trade system. The author reveals some problems of legal regulation and ways of their solution.

Keywords: foreign trade, measures of state regulation, WTO, EEU.

Великие экономисты Д. Рикардо, А. Смит, Д. С. Милль, А. Маршалл и многие другие пришли к выводу, что торговля имеет колоссальное значение для развития экономики любого государства. «Торговля», — говорили они, — «движущая сила развития». Это было признано Генеральным соглашением по тарифам и торговле (далее — ГАТТ), а также в правовых документах Всемирной торговой организации (далее — ВТО) и другими международными объединениями стран².

Торговля сегодня играет важную роль в становлении и развитии международных отношений «по обмену товарами, услугами, результатами интеллектуальной деятельности»³ всех стран мира. Однако, несмотря на то,

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. А. Мальцев**.

² Лард С. Обзор систем торговых преференций для беднейших стран // Торговая политика. Trade policy. 2015. № 1. С. 31.

³ Прокушев Е. Ф. Перспективы и проблемы развития внешней торговли России при переходе к многополярному миру / Е. Ф. Прокушев, А. П. Прокушева, М. Е. Голубь // Коллективная монография, посвященная 10-летию кафедры таможенного дела Белгородского университета кооперации, экономики и права. Белгород : Изд-во БУКЭП, 2014. С. 6.

что свободная торговля имеет ряд преимуществ, которые заключаются в повышении производительности, росте благосостояния в обществе, такая торговля может привести к значительным убыткам и кризису различных областей экономики без существования контроля за данным процессом со стороны государства¹. С целью поддержания внутреннего производства, сохранения рабочих мест и регулирования внешнеторговых отношений каждое государство стало создавать механизмы, ограничивающие в допустимых пределах свободную торговлю. Сегодня невозможно представить развитие и процветание крепких международных взаимовыгодных отношений без должного государственного регулирования внешней торговли. Именно поэтому изучение состояния и перспектив совершенствования государственного регулирования внешней торговли наиболее актуально в настоящее время не только для России, но и для других стран мира.

На сегодняшний день под воздействием глобализационных процессов многие страны стремятся стать членами различных экономических и политических блоков, союзов, объединений с целью улучшить свое положение в мировом пространстве, а также экономику внутри страны. Так, и Россия в 2012 г. стала членом Всемирной Торговой Организации (ВТО). Однако, вместе со вступлением России в ВТО, потребовалось совершенствование российского законодательства и всей системы государственного регулирования внешнеторговой деятельности.

До вступления Российской Федерации в ВТО наша страна была значительно свободна в выборе мер торговой политики. Теперь Россия, как член ВТО, обязана придерживаться установленным правилам, выполнять многосторонние обязательства, ограничивая сферу своего влияния в торговле. При этом, присоединение России к ВТО не решило существовавшие ранее многочисленные проблемы в национальной экономике и внешней торговле. Ситуация обостряется введенными в 2014 г. со стороны Европейского союза и США экономическими санкциями по отношению к России, действие которых продолжается по сей день. Экономика России страдает не только от кризиса, которому способствовали санкций, но и падением инвестиций, кредитов, а также цен на нефть, сокращением внешнеторгового оборота. Все это позволяет говорить о нестабильной экономико-политической ситуации в России, что безусловно влияет на внешнюю торговлю нашего государства с другими странами и на сотрудничество с иностранными партнерами в целом.

Рассмотрим основные проблемы правового регулирования внешней торговли в Российской Федерации.

Прежде всего необходимо отметить, что нормативное установление границ государственного вмешательства в экономическую деятельность

¹ Мухаммеди Гиглоу И. Н. Механизмы государственного регулирования внешней торговли // Вектор науки ТГУ. Серия: Экономика и управление. 2013. № 1(12). С. 101-102.

хозяйствующих субъектов является гарантиями защиты их прав и законных интересов со стороны государства.

При этом, государственное регулирование внешнеторговой деятельности отличается от регулирования других сфер национальной экономики. Данное отличие заключается в том, что при регулировании внешнеторговой деятельности каждое государство должно следовать международным нормам и принципам мировой торговли. Другими словами, любое государство в ходе регулирования внешнеэкономической деятельности с целью своего развития, повышения эффективности экономики, реализации своих национальных интересов не должно ущемлять интересы других стран и обязано действовать в рамках правил, разработанными международными организациями¹. Однако, договоры и соглашения, составляющие основу регулирования отношений между странами таможенного союза ЕАЭС, не содержат перечень стандартов наднационального регулирования экономики в целом и внешней торговли в частности². В условиях расширения сферы влияния Евразийской экономической комиссии (далее — ЕЭК) возникает риск чрезмерного вмешательства наднациональных организаций в деятельность участников внешнеэкономической деятельности, что приводит к нарушению признанных мировых стандартов и принципов мировой торговли, а также несет потенциальную угрозу национальной экономики государства.

Несомненно, что гарантом обеспечения прав и законных интересов хозяйствующих субъектов должен быть Суд ЕАЭС³. Кроме того, необходимо установить и законодательно закрепить границы влияния ЕЭК для предотвращения нарушений национальных интересов участников ВЭД.

Как известно, торговая политика подразумевает деятельность государства, которая направлена на создание благоприятных условий для отечественного производителя и обеспечение его доступа на внешний рынок, а также создание доступа к внутреннему рынку для товаров и услуг иностранных производителей⁴. С целью реализации поставленных задач торговой политики государства, как и интеграционные образования, создают и используют инструменты правового регулирования торговли. К таким инструментам относятся таможенно-тарифные и нетарифные меры пра-

¹ Рожкова Ю. В. Таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности : учеб. пособие. Оренбург, 2014. С. 7—9.

² Степанова Е. А. Совершенствование законодательной базы в сфере регулирования внешней торговли / Е. А. Степанова, Н. В. Вильская // Теоретические аспекты юриспруденции и вопросы правоприменения: сб. ст. по материалам VII Международной научно-практической конференции «Теоретические аспекты юриспруденции и вопросы правоприменения». 2018. № 1(7). С. 79.

³ Матвиенко Г. В. Проблемы правового регулирования внешней торговли товарами в условиях интеграции // Вопросы экономики и права. 2014. № 1. С. 32.

⁴ Постатейный комментарий к Федеральному закону «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» / под ред. А. Н. Козырина // КонсультантПлюс, 2005.

вового регулирования, а также меры экономического и административного характера, признанные регулировать внешнеторговую деятельность. Однако применение данных мер правового регулирования на практике вызывает многочисленные споры.

Так, применяя меры таможенно-тарифного регулирования, преодолеть некоторые последствия введенных санкций возможно благодаря:

1) увеличению ввозных таможенных пошлин по нескольким позициям товарной номенклатуры с целью стимулирования отечественного производителя;

2) снижению ввозных таможенных пошлин на определенные виды сырья и комплектующие;

3) введению специальных антидемпинговых и компенсационных пошлин с целью защиты внутреннего рынка от негативного воздействия иностранной конкуренции¹.

Несмотря на то, что рассматриваемые меры имеют ряд положительных черт, остаются нерешенными ряд проблем, к которым относятся:

1) неполноценное правовое обеспечение;

2) неправильное и нерациональное применение мер таможенно-тарифного регулирования;

3) приток инвестиций в РФ осуществляется не в полном объеме;

4) слабая система предоставления тарифных преференций и др.².

Все это говорит о том, что в ближайшем будущем необходимо решить ряд проблем применения мер таможенно-тарифного регулирования, к которым, в частности, относится разработка единых международных правил и норм. Решение этих и других проблем будет способствовать обеспечению безопасности национальных интересов, а также реализации целей и задач внешнеторговой деятельности. Кроме того, это приведет Россию на новый уровень развития, откроет новые возможности и потенциал РФ, благоприятно подействует на экономику в целом³.

Кроме того, несмотря на существующие договоренности в Европейском союзе в отношении российских производителей минеральных удобрений, энергоресурсов, металлургии необоснованно вменяются демпинговые меры в виду того, что при оценке стоимости ввозимой продукции используется так называемый «метод энергетических корректировок»⁴. Такой ме-

¹ Алексеева Т. О. Особенности таможенно-тарифного регулирования в условиях экономических санкций по отношению к России // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2016. № 13. С. 52.

² Шишканова, Е. Э. Таможенно-тарифное регулирование как инструмент экономической безопасности страны // Концепт. 2015. № 6. С. 3.

³ Бородин Д. В., Полежаева Н. В. Перспективы развития таможенно-тарифного регулирования на современном этапе // Логистические системы в глобальной экономике. 2015. № 5. С. 470—472.

⁴ Степанова Е. А., Вильская Н. В. Совершенствование законодательной базы в сфере регулирования внешней торговли // Теоретические аспекты юриспруденции и вопросы правоприменения : сб. статей по материалам VII Международной научно-

тод позволяет производить исчисление товара, основываясь на европейских, а не российских ценах. В результате применения таких корректировок цен, российские производители, экспортируя свою продукцию в другие страны, теряют огромные деньги (примерно 500 млн долл. в год). Таким образом, по мнению многих ученых, применение рассматриваемых мер приводит к нарушению установленного в международном торговом праве принципа недискриминации, а также правил правовой определенности и предсказуемости указанных ограничений¹. Важно учитывать, что непонимание установленных общемировых стандартов применения мер неэкономического характера, как и искусственное их превращение в нетарифные барьеры в торговле приводят к возникновению экономических споров между государствами.

Кроме того, при разработке и принятии правовых норм, содержащих меры, направленные на защиту интересов отечественного производителя, недостаточно ввести систему запретов и ограничений в отношении иностранных производителей. Необходима комплексная разработка и внедрение мер содействия внешней торговле.

Сегодня государственному регулированию внешнеторговой деятельности уделяют особое значение все страны мира, поскольку благодаря данному регулированию страны стремятся к стабилизации и приспособлению внешнеэкономического комплекса страны, к постоянно изменяющимся условиям международного рынка, формам международного сотрудничества.

Для устойчивого развития экономики России и внешнеторгового оборота, необходимо произвести модернизацию российской системы правового регулирования внешней торговли, а также создать крепкую конкурентоспособную экономику России на основе многосторонних торговых соглашений. Для достижения поставленных целей необходимо:

1. Усилить позиции России во ВТО посредством активного участия и отстаивания своих интересов в международных спорах;

2. Расширить и улучшить положение России в региональных интеграционных процессах, в частности сотрудничество со странами ЕАЭС, что будет способствовать улучшению климата внутри такого союза, обеспечит долгосрочные деловые отношения стран-участниц, предоставит выгодные условия на торговых площадках по сравнению с третьими странами, для которых не установлены льготы. Необходимо существование системы таможенных преференций и льгот (введение зон беспошлинной торговли) для стран-участниц ЕАЭС, а также адаптация инструментов таможенно-тарифной политики к требованиям Таможенного союза.

3. Необходимо разработать и законодательно закрепить границы вли-

практической конференции «Теоретические аспекты юриспруденции и вопросы правоприменения». 2018. № 1(7). С. 80.

¹ Матвиенко Г. В. Проблемы правового регулирования внешней торговли товарами в условиях интеграции // Вопросы экономики и права. 2014. № 1. С. 33.

яния ЕЭК для предотвращения нарушений национальных интересов участников ВЭД;

4. Гарантом обеспечения прав и законных интересов хозяйствующих субъектов должен быть Суд ЕАЭС;

5. Произвести пересмотр некоторых международных норм и национального законодательства в сфере торговли, приведение законодательства в соответствии с условиями современной внешней торговли.

Сегодня для России одной из главных задач стоит обеспечение сбалансированной и рациональной торговой политики как на национальном, так и на международном уровне. Кроме того, необходимо создать защиту и эффективное функционирование внутреннего рынка в рамках международных договоренностей. Очевидно, что на сегодняшний день в сфере государственного регулирования внешней торговли существует ряд нерешенных проблем. Однако, грамотно построенная политика нашего государства в области внешней торговли будет способствовать созданию благоприятных условий для эффективной торговли, выведению России из кризиса, стимулировать развитие экономики и будет обеспечивать защиту экономической безопасности страны.

Проблема определения правового положения грузополучателя в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом

Аннотация. Данная статья посвящена исследованию проблемы определения правового положения грузополучателя. Рассмотрено мнение различных авторов, относительно правового положения грузополучателя в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Ключевые слова: договор; железнодорожный транспорт; перевозка; права сторон; транспортное законодательство; грузополучатель.

© Turygina A.

The problem of determining the legal status of the consignee in the contract for the carriage of goods by rail

Abstract. This article is devoted to the study of the problem of determining the legal status of the consignee. The opinion of various authors regarding the legal status of the consignee in the contract for the carriage of goods by rail is considered.

Keywords: contract; railway transport; shipping; the rights of the parties; transport legislation; consignee.

На сегодняшний день перевозка грузов, осуществляемая железнодорожным транспортом, является одним из ведущих видов транспортировки. Транспортировка таких важных грузов, как нефть, уголь и готовые нефтепродукты, перевозятся преимущественно железнодорожным транспортом. Этот вид транспорта имеет колоссальное преимущество, перед другими видами. Тот огромный грузооборот, который перевозится железнодорожным транспортом, обеспечивает поддержку значительной части экономики России.

Транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством на протяжении многих лет. Основные положения транс-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. В. Смирнова.**

портного законодательства, регулирующие различные отношения, остаются неизменными. Однако вопрос определения правового положения грузополучателя на сегодняшний момент остается открытым.

Если посмотреть на определение договора перевозки груза, согласно ст.785 Гражданского кодекса Российской Федерации (часть вторая), то можно выделить три стороны договора — перевозчик, отправитель и грузополучатель. Если с правовым статусом перевозчика и отправителя не возникает трудностей в определении, то вопрос в определении правового статуса третьей стороны договора перевозки — грузополучателя на сегодняшний день остается дискуссионным.

В научной литературе существует несколько мнений, относительно правового положения грузополучателя в договоре перевозки грузов. Вероятно, это связано с тем, что отсутствуют единые определения сторон договора перевозки в нормативно правовых актах.

Согласно первой позиции, договор перевозки груза железнодорожным транспортом трактуется как договор, заключенный в пользу третьего лица. Большое количество авторов полагает, что сторонами в договоре являются перевозчик и грузоотправитель, а сам договор перевозки груза — это договор в пользу третьего лица (грузополучателя). Данная концепция договора позволяет грузополучателю иметь права и наделяет его соответствующие этим права обязанности. Сторонниками данной теории в советское время являлись такие авторы, как В. Н. Изволинский, М. Е. Ходунов, А. Л. Маковский и др.

М. Е. Ходунов писал, что по договору перевозки, у грузополучателя есть обязанность принять груз. В случае поступления незаказанного им груза, то его обязанность принять этот груз на ответственное хранение возникает не из договора перевозки, а из соответствующей статьи транспортного устава и фактического прибытия груза в его адрес¹.

Современные авторы такие как, М. И. Брагинский, В. В. Витрянский, О. Н. Садилов полагают, что грузополучатель вообще не является стороной данного договора, так как не принимает участия в его заключении. Но законодательством он наделяется определенными правами, связанные с перевозкой груза (например, право требовать от перевозчика выдачи груза, право на переадресовку груза, отказ от груза, в случае порчи груза), и ряд обязанностей, которые на него возлагаются (например, выполнение разгрузочных работ или проведение промывки и дезинфекции вагонов, контейнеров, после разгрузки опасных грузов).

Авторы второй позиции говорят о том, что грузополучатель является полноценной стороной договора, наравне с грузоотправителем и перевозчиком². Сторонники данного мнения, отмечают, что договор является

¹ Ходунов М. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М. : Юрид. лит., 1965. С. 73—75.

² Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Кн. 4. М.,

многосторонним, и все три стороны заинтересованы в доставке груза в пункт назначения, выдачи и получении его, уполномоченным лицом. Например, по мнению В. К. Шайдуллиной договор перевозки является трехсторонним, в котором все участники обладают как правами, так и соответствующими обязанностями¹. Действительно в Правилах перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях говорится: «В случаях, если свойства груза или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, в соответствующих договорах перевозчиков с грузоотправителями могут устанавливаться особые условия перевозок таких грузов и ответственность сторон за их перевозку и сохранность.

При этом грузоотправитель перед заключением с перевозчиком договора перевозки груза на особых условиях должен согласовать данные условия с грузополучателем»².

Сторонники третьей позиции выдвигают идею о том, что грузополучатель и грузоотправитель являются одной стороной в договоре³, аргументируя это, имеющимся правом грузополучателя передавать грузоотправителю свои права требования к перевозчику, а также тем, что при полной утрате груза, право требования в одинаковой мере принадлежит как отправителю груза, так и получателю в зависимости от того, кто из них располагает необходимыми для его предъявления документами.

По нашему мнению, можно согласиться с авторами, полагающими, что договор, заключенный между грузоотправителем и перевозчиком является договором в пользу третьего лица — грузополучателя, в пользу которого грузоотправитель и перевозчик заключили данный договор. Понятие договора в пользу третьего лица приводится в п. 1 ст. 430 ГК РФ, в котором говорится, что «Договором в пользу третьего лица признается договор, в котором стороны установили, что должник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, имеющему право требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу». По договору перевозки груза железнодорожным транспортом права и обязанности у грузополучателя перед перевозчиком имеются. Также, если рассмотреть случай, в котором грузоотправитель укажет сам себя в качестве грузополучателя, такой договор все равно остается договором в пользу третьего лица.

Учитывая данное положение, мы считаем возможным согласиться с мнением авторов, полагающих, что, договор, заключенный между грузо-

2006. С. 134.

¹ Шайдуллина В. К. Договор перевозки грузов: дисс. канд. юрид. наук. М., 2016. С. 19.

² Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 41 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях».

³ См.: Александров-Дольник М. К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. 1954. № 4. С. 107.

отправителем и перевозчиком является договором в пользу третьего лица — грузополучателя. Главная цель такого вида договора — наделение правом требования исполнения по договору субъекта, который не является стороной по договору. При этом право выбора все еще остается у грузополучателя.

Проблемы обнаружения, фиксации, изъятия и предварительного исследования следов биологического происхождения на местах обнаружения трупа

Аннотация. В статье излагаются проблемы и пути решения обнаружения и проведения предварительного исследования следов биологического происхождения на месте обнаружения трупа. Поскольку расследование такого рода преступлений не возможно без качественного обнаружения, фиксации, изъятия и предварительного исследования следов биологического происхождения.

Ключевые слова: фиксация, обнаружение, тяжкие преступления, осмотр места преступления.

© Finogenova A.

Problems of detection, fixation, removal and preliminary investigation of traces of biological origin at the places of discovery of the corpse

Abstract. There are many crimes committed in modern society. Most of them are serious and especially serious crimes against the life and health of citizens. Remembering that the life and health of a person is his inalienable right and is guarded and protected not only by the Constitution of the Russian Federation (article 2), but also international instruments setting out the rights and freedoms of the individual [1, p. 4], it follows that the state is the guarantor of the protection of the person, his life and health, and in the case of a crime against him, is obliged to ensure the search and punishment of the criminals who committed the act.

Keywords: fixation, detection, serious crimes, crime scene examination.

Вместе с тем, как показывают данные официальной статистики, раскрываемость тяжких и особо тяжких преступлений составляет порядка 50-60% [5]. Обычно данная категория уголовных дел является латентной, то

¹ Научный руководитель — старший преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. Л. Попов.**

есть скрытой, и раскрытие таких преступлений во многом зависит от качественного обнаружения, фиксации, изъятия и предварительного исследования следов с мест происшествий. При том не только следов, относящихся к традиционным видам экспертиз, но и в первую очередь следов биологического происхождения. К таким следам относятся: следы крови, слюны, потожировых выделений, мочи, спермы, вагинальные выделения, запаховые следы, волосы, подногтевое содержимое, рвота, органы и ткани человеческого организма, кости и их фрагменты.

Но как показывает экспертная практика, по изъятим следам с мест происшествий, количество следов биологического происхождения остается на крайне низких значениях. Причин этому может быть несколько:

1. Следы биологического происхождения, изымаются с нарушением требований методики, и как следствие этого приходят в негодность для проведения экспертизы. Например, кровь чаще изымается на вату (не всегда стерильную) и не просушенную, что приводит к заплесневению и разложению крови;

2. В качестве специалиста на осмотр места происшествия, особенно в больших городах, чаще всего выезжает техник-криминалист, а в лучшем случае дежурный эксперт по традиционным видам экспертиз, обладающие поверхностными знаниями получения розыскной информации по биологическим следам, и не редко имеющие слабые навыки по обнаружению, фиксации, изъятию, и не говоря уж о предварительном исследовании на месте происшествия следов биологического происхождения. Что в свою очередь приводит к некачественному осмотру.

Казалось бы все предусмотрено, ведь законодательно, а именно статьей 178 УПК РФ, закреплено, что на осмотр места происшествия по обнаружению трупа должен привлекаться в качестве специалиста судебный медик, в задачи которого входит осмотр трупа и установление причинно-следственной связи наступления смерти на месте происшествия [2, с. 98]. При этом в обязанности данного специалиста не входит оказания помощи следствию в обнаружении и изъятии следов биологического происхождения по всей границе места происшествия. К тому же стоит отметить, что в отдаленных местностях на места происшествия, куда сложно доехать судебному медику, т.к. судебно-медицинское бюро располагается в крупных городах, на места происшествий привлекается гражданский врач (обычно хирург), и который в силу особенностей специфики лечения здоровых людей теряет навыки по установлению причинно-следственной связи наступления смерти криминального характера. Как следствие этого может не качественно зафиксировать нужные данные в протоколе осмотра места происшествия.

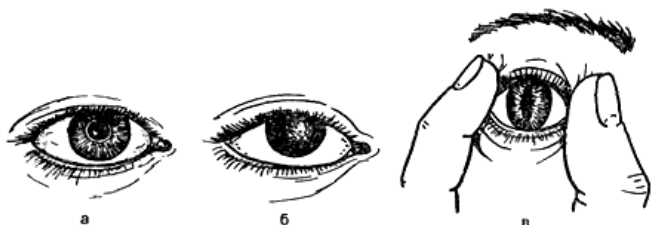
К примеру, случай из практики: В селе в частном доме умерла пожилая женщина во сне, «скорую помощь» вызвал сын. На место происшествия выехал техник-криминалист и врач районной больницы. Первичный осмотр не выявил признаки насильственной смерти. По этой причине

изъятий никаких не производилось. В последующем в заключении СМЭ при вскрытии трупа было указано, что смерть наступила от ранения нижней поллой вены длинным тонким предметом (типа спицы, шила). В связи с вновь открывшимися обстоятельствами был назначен повторный осмотр места происшествия, который не дал никаких положительных результатов, так как была нарушена первичная обстановка места происшествия (произведена качественная уборка помещения) [3, с. 62].

В тех случаях, когда осмотр трупа проводится внештатным судебным медиком, на его профессиональные качества сказывается не привычная обстановка, порой вызванная ограниченным пространством, например, труп находится в коллекторе, либо находятся родственники, эмоционально воспринимающие потерю близкого. И, несомненно, не каждый человек, и даже медик, может оставаться беспристрастным к данным событиям, и как следствие этого допускаются ошибки, например, забывают написать время появления трупных пятен по тестам, не написано, нарушено или нет трупное окоченение суставов или реакция глаза при сдавливании и т.д.

Что бы исключить такого рода недочеты можно составить памятку по аналогии с памяткой летчиков, которой они пользуются перед взлетом, проверяя каждый пункт инструкции, и в которой прописаны конкретные действия по проверке систем летного судна. По такой же аналогии должна быть создана памятка осмотра трупа на месте происшествия, в которой должны быть прописаны кратко, но понятно, в том числе схематично изображены действия судебного медика или специалиста в области медицины на месте происшествия. Например:

I/ Признак — реакция глаз (выбрать нужное)



А) Глаз, человека, смерть которого наступила менее 20 минут назад; Б) Помутнение роговицы, появляется в течение 25-30 минут; В) Симптом «Кошачий глаз», появляется через 30 минут после наступления смерти.

II/ Признак — трупные пятна. Надавить монетой на тело в течение 3 секунд и записать время в секундах восстановления трупного пятна. В протокол заносится время, область тела, в которой производилось давление [4, с. 24].

В качестве основных следов биологического происхождения было и остается наличие следов крови. При этом как, показывает практика, в протоколе указывается только цвет (бурый, темно-красный) без уточнения характеристик (пятно, капля, пометка и т.д.) и размеров. Хотя такая характеристика следов крови носит важный фактор и может «рассказать» о многом.

Например: Во дворе многоэтажки был обнаружен труп с огнестрельным повреждением, предположительно снайперским выстрелом. Выстрел произведен в голову. Дежурный эксперт МВД РФ, оказавшийся на месте происшествия, исходя, из положения трупа установил, что выстрел был произведен со спины обнаруженного трупа. Осмотр прилегающих квартир данного сектора, не привел к положительным результатам. Следы крови, ее направление, характеристики следов не изучались. Через несколько дней в ходе оперативно-розыскной работы, была получена запись с видеорегистратора машины, на котором был зафиксирован факт преступления. Из которого было видно, что в момент выстрела, погибший успел развернуться и сделать пару шагов, что и привело к неправильному восприятию направления выстрела, т.к. предполагалось, что с такими повреждениями человек не мог двигаться. Из данного примера следует то, что можно было избежать потери важнейших вещественных доказательств, если бы эксперт обратил внимание не на положение трупа, а на следы крови после выстрела, тем самым построил бы другую версию происшествия.

И в качестве положительного примера, когда эксперт подошел грамотно к осмотру места происшествия: Найден труп в темном переулке с колото-резанными травмами в области шеи. Свидетели и видеорекамеры отсутствуют. Эксперт по следам крови установил, что была повреждена артерия. Из этого следует, что следы крови, в виде мелких пятен, останутся на одежде, на уровне груди человека среднего роста, причастному к данному правонарушению. Оперативными действиями сотрудников постовой службой МВД России в районе близлежащей школы была обнаружена группа молодых людей, распивавших алкогольные напитки. Осмотр их одежды, на двоих из подростков, были обнаружены капли бурого цвета в области груди. Данные граждане были доставлены в отделение полиции для проведения последующих следственных действий. В дальнейшем одежда подозреваемых была направлена на генетическую экспертизу для определения принадлежности крови к конкретному лицу — потерпевшему. В заключение эксперта было установлено, что кровь на одежде подозреваемых принадлежит потерпевшему. Тем самым по розыскной информации, которую дал эксперт, удалось найти по горячим следам подозреваемых и доказать их причастность к совершенному преступлению.

Изъятие следов крови на месте происшествия во многом зависит от того, что в чемодане эксперта находятся. Обычно это только марлевые тампоны. Хотя как, показывают результаты международных выставок, в том числе и Interpoliteх, разрабатываются и выпускаются для силовых ведомств немало средств по обнаружению, фиксации, изъятию, и что самое главное предварительному тестовому исследованию следов биологического происхождения. К сожалению, данные разработки не всегда поступают в экспертные учреждения МВД, а если и производятся такие закупки, то только в центральные экспертные учреждения и в малых количествах, а в районные экспертные учреждения МВД практически не доходят.

Например, к таким средствам можно отнести:

1. Набор изделий для экспресс-определения АВО и Резус принадлежности крови человека ЭРИТРОТЕСТ™ — ГРУППОКАРТ;



2. PSA Semiquant — иммунохроматографический экспресс-тест для полуколичественного обнаружения простатического специфического антитела (ПСА) (семенная жидкость). Отсутствие перекрестной реакции с семенной жидкостью млекопитающих (собак, кошек, приматов и т.д.).



3. Спрей «хищник» для выявления скрытых следов крови на различных поверхностях.



На этот случай можно использовать «русскую смекалку», которая позволяет найти замену такому роду средствам вполне доступными препаратами, продающимися в аптеке и использовать их на местах происшествий. Такими средствами могут быть:

1. 3-% перекись водорода — раствор наносится на одно из подозрительных пятен с помощью пипетки. Возникающее вспенивание (при воздействии на кровь отщепляется свободный кислород) указывает на воз-

можное присутствие в пятне крови.

2. Тест-полоски EasyTouch Hemoglobin — для измерения уровня гемоглобина в крови.



3. Реакция с картофельным соком, которая заключается в том, что содержащийся в картофельном соке витамин С, взаимодействуя с эритроцитами крови, независимо от их антигенной принадлежности по системе АВО, образует их конгломераты, т.е. происходит реакция агглютинации. Тестостерон (гормон) спермы, содержащийся в сперматозоидах и семенной плазме, активно блокирует агглютинирующее действие витамина С. Данная реакция способствует выявлению следов, похожих на сперму, и особенно ценна в случаях присутствия ее в смеси с пятнами крови, когда ни визуально, ни с помощью облучения ультрафиолетовыми лучами ее нельзя обнаружить.

4. Достоверной методикой обнаружения слюны является реакция Моллера на амилазу в модификации Барсегянц. В качестве реагента используется раствор Люголя любой концентрации, которым обрабатывают вытяжки из пятен, подозрительных на наличие слюны, в смеси с картофельным крахмалом. Раствор Люголя при взаимодействии с крахмалом приобретает синее окрашивание. При наличии в исследуемых вытяжках амилазы, последняя расщепляет крахмал, раствор становится прозрачным и не изменяет свою окраску при добавлении раствора Люголя. Данная реакция отличается достаточно высокой чувствительностью (позволяет исследовать небольшие участки материала со следами различной давности) и специфичностью (не дает положительного результата со спермой, кровью, влагалищным содержимым) [6].

Но, не смотря на качественное оснащение эксперта главной задачей на месте происшествия, было, есть и будет работа специалиста. Поэтому одной из решающих направлений по обнаружению, фиксации, предварительному исследованию и изъятию следов биологического происхождения должно уделяться профессиональной подготовке и переподготовке специалистов выезжающих на подобные виды преступлений.

В заключении стоит отметить, что следы биологического происхождения важны для раскрытия преступления и должны расследоваться качественно наряду с другими следами преступлений, т.е., полно и объективно, не нося формальный характер.

Литература

1. Конституция РФ: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.
2. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ.
3. Решетун А. Вскрытие покажет: записки увлеченного эксперта. — М. : Альпина Паблишер, 2017.
4. Судебная медицина. Осмотр трупа на месте происшествия : учеб. пособие для вузов / П. М. Николаев, В. А. Спиридонов, И. Г. Масаллимов. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2018.
5. Статистика Следственного комитета РФ о раскрытии преступлений // URL: <https://www.rbc.ru/politics/15/01/2016/5698d40c9a794795ab0d68d4><https://www.rbc.ru/politics/15/01/2016/5698d40c9a794795ab0d68d4> (дата обращения: 20 марта 2018 г.)
6. Судебно-медицинская экспертиза вещественных доказательств биологического происхождения // <http://sb.biz.ua/sudebno-medicinskaya-ekspertiza-veshhestvennykh-dokazatelstvbiologicheskogo-proisxozhdeniya/> (дата обращения: 20 марта 2018 г.).

Порядок заключения и особенности исполнения договора строительного подряда

Аннотация. Данная статья посвящена определению понятия договора строительного подряда, выявлению его основных признаков, содержания и правовой природы, субъектного состава. Также в статье проводится сравнение договора подряда и договора купли-продажи.

Ключевые слова: договор подряда, строительство, физические и юридические лица, заказчик, подрядчик, обязательства, ответственность.

© Fokin Y.

The order of conclusion and features of execution of the contract of the building contract

Abstract. This article is devoted to the definition of the concept of the construction contract, the identification of its main features, content and legal nature, the subject composition. Also, the article compares the contract and the contract of sale.

Keywords: contract of construction, construction, physical and legal persons, customer, contractor, obligations, responsibility.

В современной действительности самой актуальной и динамично развивающейся областью гражданского права является договорное право.

Как отмечено в статье Ореховой Т. И., помощника судьи Арбитражного суда Белгородской области, «договор строительного подряда занимает особое место в системе хозяйственных договоров, заключаемых субъектами экономической деятельности, в силу специфики его предмета, существенных условий, правового регулирования и других обстоятельств»².

В сфере недвижимости и строительства происходят значительные изменения в рамках реформы законодательства в этой области, которые открывают для участников рынка как новые возможности, так и вопросы в рамках правоприменения.

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **И. В. Баскакова**.

² Орехова Т. И. Договор строительного подряда. Какие риски несут стороны, если договор не безупречен. // Арбитражная практика. 2012. № 11. С. 56.

2017 г. стал годом масштабных перемен в строительной сфере: изменились условия и обязательства вступления в саморегулируемые организации (далее СРО), отменили допуски СРО, изменен порядок заключения контрактов «жизненного цикла», а также правила проверки достоверности сметной стоимости.

По мнению Лашманова О. И., «споры, вытекающие из договоров строительного подряда, уже много лет составляют значительную часть дел, рассматриваемых российскими судами».¹

Договор подряда — документально подтвержденная обязанность проведения работ. Он заключается по нормам главы 37 ГК РФ.

Как указывает Данилов В. В., «системный анализ гражданского законодательства приводит к выводу о том, что порядок заключения договора строительного подряда регламентируется комплексом гражданско-правовых норм, одни из которых содержатся в общих положениях о заключении договоров (гл. 28 ч. 1 ГК РФ), другие — в общих положениях о подряде (параграф 1 гл. 37 ч. 2 ГК РФ), третьи — в положениях о строительном подряде (параграф 3 гл. 37 ч. 2 ГК РФ)».²

Договор подряда между сторонами подразумевает, что заказчик дает подрядчику задание, в то время как подрядчик, он же исполнитель, обещает, что договор подряда будет выполнен в установленный срок, а результат работы представлен в оговоренном виде. У заказчика есть обязательство выполнения приемки и внесения оплаты за работу (ст. 702 ГК РФ).

Договор подряда является возмездным, взаимным, консенсуальным. Он схож с иными гражданскими договорами, а потому зачастую определить правовые нормы, по которым можно урегулировать тот или иной спор, иногда достаточно затруднительно.

В связи с этим следует понимать, что подряд и смежные правоотношения различны по своей природе. Основной критерий, по которому разграничивают разные типы договоров, — это их предмет. Если рассматривать договор подряда, предметом в нем выступает выполнение работы и ее результат.

Договор подряда в некотором роде схож с трудовым договором, разница лишь в правовых последствиях.

Также у договора подряда есть сходство и с договором купли-продажи (передача конкретной вещи, материального объекта; допустима купля-продажа объекта, которого сейчас у продавца нет, его планируется создать в ближайшее время).

Тем не менее у указанных выше договоров есть существенные отличия,

¹ Лашманов О. И. Актуальные проблемы регулирования отношений по договору строительного подряда. // Вестник Марийского Государственного Университета. Серия «Исторические науки. Юридические науки», 2017. Т. 3. № 1 (9). С. 55.

² Данилов В. В. Порядок заключения договора строительного подряда. // Право: современные тенденции: материалы Междунар. науч. конф. (г. Уфа, июль 2012 г.). — Уфа: Лето, 2012. — с.47

которые заключаются:

— во-первых, в предмете договора (предметом договора купли-продажи может являться материальный объект, энергия, имущественный комплекс или имущественное право; предмет договора подряда — усовершенствование объекта (например, ремонт, реконструкция) или его создание с нуля);

— во-вторых, обычно предмет договора купли-продажи — объект, вещь, у которой есть определенные признаки; предметом договора подряда является результат работы, проведенной по индивидуальному техническому заданию заказчика, а потому результат — это индивидуально определенная вещь.

У договора подряда есть схожие черты и с договором возмездного оказания услуг. В указанных договорах одной стороной (исполнителем, подрядчиком) по заданию второй (заказчика) выполняются действия (работы, услуги). Нормы, действующие для договора подряда, обладают субсидиарным применением в урегулировании отношений по предоставлению услуг с последующим вознаграждением (ст. 783 ГК РФ). Однако по договору о возмездном оказании услуг в работе исполнителя или вообще отсутствует материальный результат, или его значимость второстепенна для заказчика в вопросе удовлетворения его требований.

Сторонами договора подряда могут быть юридические и/или физические лица.

Важными условиями, без которых договор считается незаключенным, являются существенные условия договора, например, четкое определение предмета договора. Существенными условиями договора строительного подряда является согласование и подписание сторонами технической документации, определяющей объем, содержание, требования к работам и смета, определяющая перечень и стоимость работ.

В случае, если перечисленное выше отсутствует, при возникновении судебных споров суд признает данный договор не заключенным, а, следовательно, будут отсутствовать и правовые последствия.

Также целесообразно уделить особое внимание согласованию всех существенных и обычных условий при заключении договора строительного подряда и включить их в подписываемый договор, что будет способствовать защищенности сторон в случае возможных разногласий или предотвратит их появление.

Договор не может считаться заключенным до тех пор, пока стороны не согласуют все заявленные условия или сторона, предложившая данные условия, не откажется от своего предложения (п. 11 информационного письма Президиума ВАС РФ от 25 февраля 2014 г. № 165).

Также в договоре строительного подряда необходимо определить сторону, на которую возлагается обязанность по обеспечению строительства материалами и оборудованием, порядок их оплаты. Так, согласно ст. 745 ГК РФ обязанность по обеспечению строительства материалами, комплек-

тующими или оборудованием, несет подрядчик, если договором не предусмотрено иное, то есть обеспечение строительства в целом или в определенной части силами заказчика. Данному условию необходимо уделить пристальное внимание, поскольку сторона, в обязанности которой входит обеспечение строительства, несет ответственность за обнаружившуюся невозможность использования предоставленных ею материалов или оборудования без ухудшения качества выполняемых работ, если не докажет, что невозможность использования возникла по обстоятельствам, за которые отвечает другая сторона.

В договоре строительного подряда могут применяться предусмотренные законом способы обеспечения исполнения обязательств, грамотное составление данного пункта учитывает как интересы заказчика, так и подрядчика. Важно отличать ситуации, при которых подрядчиком совсем не исполнены его обязательства и исполнены ненадлежащим образом.

В случае полного неисполнения подрядчиком обязательств заказчик вправе в разумный срок поручить выполнение обязательств сторонним (третьим) лицам за разумную цену и потребовать от подрядчика возмещения понесенных необходимых расходов и других убытков (ст. 397 ГК РФ) в установленном законом порядке. В случае, когда подрядчик приступил к выполнению работы, но результат оказался ненадлежащего качества, то право требовать возмещения расходов на устранение недостатков у заказчика возникает только в том случае, если такое право указано в договоре подряда (п. 1 ст. 723 ГК РФ).

Важным аспектом во взаимоотношениях между подрядчиком и заказчиком является грамотный прием выполненных работ, он должен осуществляться по соответствующему акту. Закон предусматривает, что в случае, если заказчик отказывается от приемки работ, подрядчик должен это зафиксировать и оформить на случай судебных споров, также должны быть оформлены и акты приема этапов работ, чтобы обеспечить соблюдение прав подрядчика по договору.

При заключении договора строительного подряда важным условием является гарантийный срок на выполненные подрядчиком работы. Согласно п. 2 ст. 755 ГК РФ подрядчик не отвечает за недостатки (дефекты), обнаруженные в пределах гарантийного срока, если есть доказательства того, что они возникли вследствие нормального износа объекта или его частей, неправильной эксплуатации объекта. В силу п. 4 ст. 755 ГК РФ при обнаружении в течение гарантийного срока недостатков заказчик должен в разумный срок заявить о них подрядчику.

Статьей 748 ГК РФ заказчику предоставлено право осуществлять контроль и надзор за ходом и качеством выполняемых работ, соблюдением сроков их выполнения, качеством предоставленных подрядчиком материалов, правильностью использования подрядчиком материалов заказчика, при этом не вмешиваясь в оперативно-хозяйственную деятельность подрядчика.

Таким образом, целесообразно сделать следующий вывод: договор строительного подряда считается заключенным и имеет силу в случае наличия в нем существенных условий о предмете, цене, сроке, о составе и содержании технической документации, а также сроке ее предоставления ответственной стороной.

Обязанности по осуществлению строительных работ по договору строительного подряда возлагаются на подрядчика. Подрядчик должен построить объект, предусмотренный договором строительного подряда, или же выполнить иные строительные работы в установленный договором срок.

При заключении договора строительного подряда целесообразно уделить особое внимание согласованию всех существенных и обычных условий и включить их в подписываемый договор, что будет способствовать защищенности сторон.

Юридическая природа отношений долевого участия в строительстве

Аннотация. Статья посвящена проблемам долевого строительства, выявлению юридической природы договора участия в долевом строительстве и его субъектного состава. Также в статье проводится сравнение договора строительного подряда и договора участия в долевом строительстве.

Ключевые слова: договор участия в долевом строительстве, договор строительного подряда, строительство, недвижимость, застройщик, дольщик, обязательства, ответственность.

© Fokin Y.

The legal nature of equity participation in construction

Abstract. The article is devoted to the problems of shared construction, the identification of the legal nature of the contract of participation in shared construction and its subject composition. The article also compares the construction contract and the contract of participation in shared construction.

Keywords: contract of participation in shared construction, construction contract, construction, real estate, developer, equity holder, liabilities, responsibility.

Рынок жилищного строительства появился в России менее 30 лет назад. В 1990 году Закон СССР от 6 марта 1990 г. № 1305-1 «О собственности в СССР» определил понятие частной собственности, при этом сделав возможным совершать гражданам сделки с недвижимостью.

За период с 1990 г. по 2003 г. произошли существенные изменения, как в экономике нашей страны (от переходной к рыночной), так и форме государственного строя нашей страны. За этот период образовался правовой вакуум в части регулирования жилищного строительства, а также начали свое формирование основные институты, которые обеспечивали функционирование рынка недвижимости и жилищного строительства.

В этот период начинает свое формирование субинститут долевого уча-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института, Российского университета транспорта (МИИТ) **И. В. Баскакова.**

ствия в жилищном строительстве, основным источником финансирования отрасли жилищного строительства были средства граждан.

Подобное положение дел, в частности, обусловлено определенной выгодой лица, приобретающего жилое помещение: как известно, стоимость недвижимости на стадии строительства значительно ниже стоимости этой же недвижимости после введения ее в эксплуатацию¹.

На наш взгляд с учетом анализа правовой базы за указанный период на фоне отсутствия регулирования со стороны государства получила распространение практика двойных продаж.

Лишь в 2004 г. был принят Федеральный закон от 30 декабря 2004 г. № 214-ФЗ «Об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости». Данный закон впервые ввел основные понятия в долевом строительстве, определил необходимость подтверждения прав на земельный участок со стороны застройщика и форму договора долевого участия, договор подлежал обязательной регистрации в Росреестре.

Долевое строительство — это форма инвестиционной деятельности, при которой возведение объектов недвижимости осуществляется за счет привлеченных средств граждан. Из-за неразвитости законодательной базы в России часто регистрировались случаи нарушения прав дольщиков застройщиками.

Как указывает Чермак Н. Л., «сущность правовой природы договора долевого участия в строительстве в юридических исследованиях остается спорной»². На данный момент в Гражданском кодексе РФ (далее — ГК РФ) не содержится указаний на такой вид договора.

Если рассматривать договор участия в долевом строительстве с позиции договора строительного подряда между заказчиком и подрядчиком, когда между указанными сторонами договора возникают обязательства друг перед другом, можно выявить отличия договора подряда от договора долевого участия.

На наш взгляд, отличие указанных форм договорных отношений состоит в том, что заказчик вступает в отношения непосредственно с подрядчиком, в то время как застройщик для возведения объекта недвижимости может привлекать для выполнения того или иного вида работ подрядчиков со стороны.

Также целесообразно выявить основное отличие, которое состоит в целевом назначении строительства: долевое строительство подразумевает финансирование возведения многоквартирного дома, в то время как по договору строительного подряда могут возводиться и многоквартирные,

¹ Журавлева А. А. Договор об инвестировании строительства жилья и договор участия в долевом строительстве: соотношение понятий. // Журнал российского права. 2016. № 7. С. 58.

² Чермак Н. Л. Правовая природа договора участия в долевом строительстве и его место в системе гражданско-правовых договоров. // Вестник МИЭП. 2016. № 1 (22). С. 66.

и индивидуальные дома, а собственником таких объектов является в основном заказчик, который и финансирует подрядчика.

Договор участия в долевом строительстве является двусторонним, консенсуальным договором на возмездной основе и, как указывает Н. Л. Чермак, «его характеризуют следующие признаки: возмездность, срок передачи объекта долевого строительства его участникам, целью договора для участника долевого строительства является юридический результат (получение в собственность квартиры), а для застройщика — экономический результат (возведение объекта строительства за счет участников долевого строительства и получение прибыли); наличие в договоре существенных условий и особенностей»¹.

Принятие Федерального закона от 30 декабря 2014 г. № 214-ФЗ в значительной мере решило проблему двойных продаж, но не защитило граждан от строительного риска — недобросовестного поведения, банкротства застройщиков. Попытка урегулирования этой проблемы предпринималась в июне 2010 г., когда был принят пакет поправок, которые обязали застройщика обеспечивать свою ответственность перед дольщиками через механизм страхования гражданской ответственности или банковского поручительства. До 2017 г. закон не предусматривал каких-либо требований к финансовому состоянию застройщика, сбор средств граждан могло осуществлять, по сути, любое юридическое лицо.

Данное положение дел по нашему мнению подтверждается также созданием первой в России публично-правовой компании «Фонд защиты прав граждан — участников долевого строительства», которая «создана Федеральным законом от 29 июля 2017 г. № 218-ФЗ «О публично-правовой компании по защите прав граждан — участников долевого строительства при несостоятельности (банкротстве) застройщиков и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» способом преобразования некоммерческой организации «Фонд защиты прав граждан — участников долевого строительства», учредителем которой являлась Российская Федерация»².

Целью создания данной компании является прежде всего «реализация государственной жилищной политики, направленной на повышение гарантии защиты прав и законных интересов граждан — участников долевого строительства».

Федеральный закон от 29 июля 2017 г. № 218-ФЗ создал механизм защиты дольщиков — фактически аналог применяющегося в банковской сфере механизма страхования вкладов. Фонд гарантирует, что в случае возникновения проблем у застройщика будет обеспечена достройка

¹ Чермак Н. Л. Правовая природа договора участия в долевом строительстве и его место в системе гражданско-правовых договоров. // Вестник МИЭП. 2016. № 1 (22). С. 68.

² Зайцева Ю. А. Новая организационно-правовая форма юридического лица в России — публично-правовая компания: тенденции и перспективы. // Теоретические аспекты юриспруденции и вопросы правоприменения. 2018. № 3 (9). С. 57.

жилья либо произведен возврат вложенных средств.

Также закон определил четкие требования к застройщикам и организации строительного процесса:

— «обособление жилищного строительства от иных видов деятельности (проектная компания);

— финансовая устойчивость: наличие собственных средств в размере 10% от стоимости строительства, денежные средства 10% на дату получения разрешения привлекать средства дольщиков;

— обязательное банковское сопровождение уполномоченными банками и контроль целевого использования средств».

25 октября 2017 г. Президент РФ поручил утвердить план мероприятий (дорожную карту) по поэтапному замещению в течение трех лет средств граждан, привлекаемых для создания многоквартирных домов и иных объектов недвижимости, банковским кредитованием и иными формами финансирования, минимизирующими риск для граждан.

Средства граждан при строительстве планируют заменить банковским кредитованием. Пока же в рамках этого распоряжения ужесточают законодательство о долевом строительстве, чтобы в итоге полностью уйти от этого института.

Ужесточение происходит в рамках изменений в Федеральном законе от 30 декабря 2004 г. № 214-ФЗ, которые должны защитить права граждан. Изменения существенно затрудняют работу одних застройщиков и делают ее фактически невозможной для других — в особенности меньших по размеру региональных компаний.

С 1 января 2018 г. начали действовать новые правила в сфере долевого строительства. Во-первых, это касается финансовой деятельности застройщиков. Компании должны будут иметь один банковский счет для совершения всех операций. Застройщикам запрещено совершать сделки, не связанные напрямую с привлечением средств дольщиков. По сути, речь идет об усилении контроля со стороны кредитных организаций над средствами строительных компаний. Размер собственных средств застройщика должен быть не менее 10% от проектной стоимости объекта.

Второй момент — увеличение требований к строительной организации и разрешительной документации. Вводится принцип «одно разрешение — одно строительство».

Строить несколько домов по одному разрешению можно, но вести деятельность по нескольким разрешениям будет запрещено. Сам застройщик должен обладать стажем в строительстве многоквартирных домов (общая площадь от 10 000 кв. м) не менее трех лет. Об этом говорится в поправках к Федеральному закону от 30 декабря 2004 г. № 214-ФЗ.

Сложившиеся основные параметры рынка жилищного строительства не отвечают потребностям современной экономики и российского обще-

ства в целом, не позволяют повысить доступность жилья для населения¹.

Таким образом, на основании вышеизложенного, можно сделать следующий вывод. Попытки реформирования, предпринимаемые ранее, основного закона об участии в долевом строительстве не смогли решить проблему обманутых дольщиков.

Внесенные в Федеральный закон от 30 декабря 2004 г. № 214-ФЗ изменения можно охарактеризовать как существенные. На данном этапе действуют новые требования к созданию и работе застройщиков, финансированию строительства и процессу создания многоквартирных домов, создан новый способ обеспечения обязательств застройщика в виде публично-правовой компании «Фонд защиты прав граждан — участников долевого строительства».

Вместе с тем взят общий курс на замену долевого участия банковским кредитованием и иными формами финансирования, сам же институт долевого участия в строительстве пока продолжает работать.

¹ Косарева Н. Б., Полиди Т. Д., Пузанов А. С. Рынок жилищного строительства в России: современное состояние и перспективы развития // Вопросы экономики. 2013. № 3. С. 109.

История развития понятия «источник повышенной опасности»

Аннотация. В статье на примере анализа нормативных актов и других документов исследуется история развития гражданско-правовой ответственности за вред, нанесенный источником повышенной опасности.

Ключевые слова: ответственность, источник повышенной опасности, деликтные обязательства, транспорт, железнодорожный транспорт, подвижной состав.

© Shapovalov N.

History of development concept «source of increased hazards»

Abstract. The article examines the history of the development of the civil liability institute for harm caused by a source of increased danger by analyzing normative acts and other documents.

Keywords: responsibility for harm, source of increased danger, tort liability, transport, railway transport, rolling stock.

Более чем двухсотлетнюю историю имеет понятие гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности. В XIX в. в результате бурного индустриального развития возник вопрос о незащищенности потерпевших от технических опасностей.

В связи с этим в 1838 г. был принят Прусский закон о железных дорогах, который был направлен в первую очередь на защиту служащих железной дороги, а также защиту третьих лиц.

Положения данного закона привели к тому, что необходимость компенсации личного и материального вреда, возникшего в связи с деятельностью железных дорог, была возложена на компании железных дорог, кроме случаев виновных действий потерпевшего или при действии внешней непреодолимой силы.

В русском дореволюционном законодательстве ответственность за причинение вреда в процессе эксплуатации железных дорог была введена

¹Научный руководитель — доктор педагогических наук, профессор кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) А. В. Пищелко.

еще в 1857 г., в ее основе лежал принцип виновности.

Впоследствии на российское гражданское законодательство в части ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, оказал влияние Прусский закон «Об обязательной ответственности», принятый в Германии в 1878 г., что нашло отражение в Общем Уставе российских железных дорог¹, который начал действовать в 1885 г. В соответствии с положениями ст. 92 данного законодательного акта железная дорога должна осуществить компенсацию вреда или понесенного убытка при причинении смерти или повреждения здоровья в случае, если ущерб нанесен при непосредственной деятельности железной дороги в порядке, определенном ст. 683 Законов гражданских².

В законодательных актах Российской империи XX в. — в Законе от 2 июня 1903 г. «О страховании рабочих» и в Законе от 28 июня 1912 г. «О вознаграждении пострадавших вследствие несчастных случаев служащих, мастеровых и рабочих на железных дорогах, открытых для общего пользования, а равно членов сих семейств лиц» — была предусмотрена ответственность в ряде случаев по обязательствам из нанесения ущерба на промышленных предприятиях.

В ст. 404 Гражданского кодекса РСФСР от 1922 г. впервые в советское время дано понятие ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности и понятие самого источника. Было вменено в обязанность лиц и предприятий, осуществляющих деятельность по использованию источника повышенной опасности, компенсировать нанесенный вред, кроме доказанных ими случаев нанесения вреда при умысле, грубой неосторожности пострадавшего или из-за воздействия непреодолимой силы.

В дальнейшем в Гражданском кодексе РСФСР, принятом в 1964 г. в ст. 454 повторяется с незначительными изменениями сущность формулировки ст. 404 Гражданского кодекса от 1922 г. об обязательности возмещения вреда.

Идентичные формулировки имели место в ст. 90 Основ гражданского законодательства, и в ст. 128 Основ гражданского законодательства, принятых, соответственно, в 1961 и в 1991 гг.

Впервые наиболее полно нормативно-правовое определение источника повышенной опасности сформулировано в 1986 г. в постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 5 сентября 1986 г. № 13, в соответствии с которым под источником повышенной опасности понималась деятельность, в процессе которой возникает вероятность нанесения ущерба по причине невозможности всеобъемлющего контроля человеком за этой де-

¹ Общий Устав российских железных дорог // Полное собрание законов Российской империи. Т. 5. 1885. С. 321.

² Текст статей Свода Законов гражданских приводится по работе: Законы гражданские с разъяснениями Правительствующего Сената и комментариями русских юристов. Кн. 2 / сост. И. М. Тютрюмов ; науч. ред. В. С. Ем. М. : Статут, 2004. С. 437—438.

ятельностью.

К видам такой деятельности были отнесены транспортирование, использование, хранение веществ, предметов, отдельных производственных и хозяйственных объектов с аналогичными свойствами.

Это определение впоследствии было продублировано в постановлении Верховного Суда РФ от 28 апреля 1994 г. № 3 «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья»¹ (п. 17).

Далее определение источника повышенной опасности перешло в п. 18 нового постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина».

В настоящее время в ст. 1079 ГК РФ повторяется необходимость компенсации юридическими лицами и гражданами ущерба, нанесенного источником повышенной опасности при осуществлении ими деятельности, несущей опасность для окружающих, кроме доказанных ими случаев нанесения вреда при умысле, грубой неосторожности пострадавшего или из-за воздействия непреодолимой силы. В ст. 1079 приводится примерный открытый перечень видов деятельности, которая может быть связана с повышенной опасностью для окружающих, куда включается использование транспортных средств и механизмов, атомной энергии и электроэнергии высокого напряжения, взрывчатых веществ и сильнодействующих ядов, строительной деятельности и т.д.

Из выше сказанного можно сделать вывод, что при установлении оснований и пределов ответственности за ущерб, нанесенный источником повышенной опасности, российский законодатель пользуется понятием «источник повышенной опасности», а также понятием «деятельности, сопряженной с повышенной угрозой».

В ст. 1079 ГК РФ дается ориентировочный список источников повышенной опасности.

Следует иметь в виду, что любой список или классификация источников повышенной опасности в перспективе всегда будут иметь приблизительный или ориентировочный характер по причине постоянного поступательного развития научно-технического процесса, возникновения новых технических средств, и, следовательно, появления новых источников повышенной опасности.

По причине того, что ст. 1079 ГК РФ не содержит полного окончательного перечня источников повышенной опасности, следовало бы выделить на судебское усмотрение пятую группу² источников повышенной опасно-

¹ Утратило силу по постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 26 апреля 2007 г. № 15 «О признании утратившими силу некоторых постановлений Пленума Верховного суда Российской Федерации».

² Шишкин С. Деликтные обязательства владельцев источников повышенной опасности перед третьими лицами // Российская юстиция. 2001. № 11. С. 38.

сти, назвав ее — иные виды промышленной деятельности.

В этом случае стоит обратить внимание и использовать Приложение 1 к Федеральному закону от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», содержащее перечень из шести отдельных категорий промышленных объектов, связанных, в том числе с полным циклом производства отдельных видов опасных веществ, указанных в Приложении 2 к Закону, а также расплавов и сплавов черных и цветных металлов; использованием работающего под чрезмерным давлением оборудования; применением эскалаторов, канатных дорог, фуникулеров; проведением горных и горнообогатительных работ; хранением и переработкой растительного сырья (зерна, продуктов переработки комбикормового сырья), склонных к самосогреванию и самовозгоранию.

По мере развития научно-технического прогресса вырабатываются системы мер безопасности, повышается уровень осведомленности человека в области знаний об источниках повышенной опасности. Поэтому в будущем классификация источников повышенной опасности будет подвергнута пересмотру и модернизации.

В современном зарубежном западном гражданском праве понятие источника повышенной опасности не относится к общепринятому (кроме Италии и Португалии), однако, общей тенденцией правового регулирования деликтных обязательств является стремление к унификации, законодательному закреплению общего понятия источника повышенной опасности.¹ В большинстве случаев определено, что вред причиненный источником повышенной опасности в процессе его эксплуатации является основанием для возложения ответственности.

Следует отметить, что в таких странах, как ЮАР и Австралия ответственность без вины де-юре отсутствует, но фактически при осуществлении деятельности, связанной с опасностью для окружающих, субъекты этой деятельности несут существенные обязанности.

В Соединенных штатах Америки существует Свод деликтного права 1977 г. Согласно параграфу 519 данного нормативно-правового акта на лиц причиняющих вред посредством чрезвычайно опасной деятельности налагается строгая ответственность. При вынесении судами решений по фактам причинения вреда источником повышенной опасности в каждом отдельном частном случае, с учетом англо-саксонской системы права принятой в Соединенных штатах Америки².

Что касается определения источника повышенной опасности на железнодорожном транспорте, то будем исходить из следующего.

В соответствии с российским законодательством по п. 1 ст. 1079 ГК Рос-

¹ Яшнова С. Г. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, в гражданском праве России и стран Западной Европы : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014.

² https://ru.wikipedia.org/wiki/Источник_повышенной_опасности (дата обращения: 17 апреля 2018 г.).

сийской Федерации в первую очередь к источникам повышенной опасности следует относить применение транспортных средств.

По результатам проведенного анализа Федеральных законов от 10 января 2003 г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» и от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» мы имеем следующие определения:

— понятие железнодорожного транспорта, в том числе, железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного транспорта не общего пользования, которые включают в себя инфраструктуру и подвижной железнодорожный состав (п. 2 ст. 1 и п. 1 ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ);

— понятие «транспортные средства» — это средства, чьей основной функцией является перевозка людей, багажа или ручной клади, грузов и др.; в состав транспортных средств в нашем случае необходимо относить, в том числе железнодорожный подвижной состав (п. 11 ст. 1 Федерального закона от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ).

— понятие «железнодорожного подвижного состава», куда следует относить вагоны грузового и пассажирского назначения, локомотивы, и иной подвижной состав, предназначение которого — осуществление перевозок (п. 1 ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ).

Таким образом, можно сделать вывод, что элементы инфраструктуры являются составной частью такого понятия, как «транспортный комплекс».

На основании чего можно сделать вывод, что под транспортными средствами в железнодорожном транспорте стоит понимать только перевозные средства, называемые подвижным составом, который и является источником повышенной опасности.

Некоторые вопросы правоприменительной практики по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности на железной дороге

Аннотация. В статье на основе анализа нормативных актов, регулирующих вопросы возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности и на основе анализа судебной практики предлагается совершенствование правового регулирования по отдельным вопросам данной темы.

Ключевые слова: подвижной состав железнодорожного транспорта, источник повышенной опасности, травмирование, УЖТ РФ, ГК РФ, возмещение, моральный вред.

© Shapovalov N.

Some questions of law-enforcement practices on reimbursement of the harm caused by source of increased hazards on the railway

Abstract. In the article, based on the analysis of normative acts regulating the issues of compensation for harm caused by a source of increased danger and based on the analysis of judicial practice, it is proposed to improve the legal regulation on certain issues of this topic.

Keywords: rolling stock of railway transport, source of increased danger, injuries, UST, Civil Code of the Russian Federation, compensation, moral damage.

Основной задачей железных дорог в Российской Федерации, как известно, является организация перевозки грузов, багажа и пассажиров.

Для осуществления процесса перевозки используется железнодорожный транспорт, который включает в себя необходимую инфраструктуру и железнодорожный подвижной состав.

Непосредственную перевозку грузов, багажа и пассажиров осуществляет подвижной состав. Руководствуясь положениями гл. 59 ГК РФ и определением источника повышенной опасности, данного в п. 18 постановления

¹ Научный руководитель — доктор педагогических наук, профессор кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **А. В. Пищелко**.

Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни и здоровью гражданина», в нашем случае подвижной состав является источником повышенной опасности. Как известно из истории, первый случай причинения вреда жизни и здоровью человека на железной дороге произошел 15 сентября 1830

при открытии в Великобритании железной дороги Ливерпуль — Манчестер, предназначенная для использования только паровых машин, когда депутат парламента Уильям Хаскиссон попал под поезд и через некоторое время скончался от полученных травм¹.

В настоящий момент случаи смерти и травмирования на железной дороге из-за транспортных происшествий не редки, хотя и имеется положительная динамика по их уменьшению год от года.

В качестве иллюстрации в настоящее время с травмированием на железнодорожном транспорте в транспортных происшествиях хотелось бы остановиться на отдельных данных.

Так, по данным ОАО «РЖД» в 2004 г. на железной дороге было травмировано 6376 человек, в 2016 — на 57% меньше. Велики затраты по возмещению причиненного вреда. Например, ОАО «РЖД», являющееся по законодательству владельцем источника повышенной опасности, на основании решений судов было вынуждено в качестве компенсации морального вреда выплатить пострадавшим только Московской железной дороге 1 млрд 165 млн 900 тыс. руб. Для предотвращения случаев травмирования при движении поездов ОАО «РЖД» осуществляет траты в размере 2 и более млрд руб. ежегодно.

В связи с ускоренным развитием научно-технического прогресса, ростом технической и энергетической вооруженности, в том числе, ростом интенсивности движения на железнодорожном транспорте, развитием высокоскоростного железнодорожного сообщения остается актуальной необходимость защиты прав участников транспортных происшествий, и соответственно, появляется необходимость дальнейшего совершенствования правового регулирования в области правового регулирования последствий причинения вреда источником повышенной опасности за счет единообразного подхода при толковании действующего законодательства и его практического применения.

В настоящее время к основным нормативным актам на железнодорожном транспорте Российской Федерации, осуществляющим регулирование ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, относятся:

1) Конституция РФ — в соответствии с п. «и» ст. 71 Конституции РФ федеральный транспорт и пути сообщения находятся в ведении Россий-

¹ URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Железная_дорога_Ливерпуль_—_Манчестер

ской Федерации;

2) ГК РФ — в части имущественных отношений;

3) Федеральный конституционный закон от 17 декабря 1997 г. № 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» (о системе и функционировании федеральных органов исполнительной власти, в том числе Минтранса России);

4) Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» — специальный транспортный законодательный акт;

5) иные источники федерального уровня, в том числе: Федеральные законы от 10 января 2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте», от 27 февраля 2003 № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», от 9 февраля 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

6) подзаконные нормативные правовые акты — указы Президента РФ (например, Указ Президента РФ от 16 марта 2010 г. № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации»), постановления Правительства РФ;

7) приказы Минтранса России, регулирующие вопросы, связанные с причинением вреда жизни и здоровью граждан в результате транспортных происшествий: от 18 декабря 2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта»; от 8 июля 2008 г. № 97 «Об утверждении Положения о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий, повлекших причинения вреда жизни или здоровью граждан, не связанных с производством на железнодорожном транспорте»; от 8 февраля 2007 г. № 18 «Об утверждении Правил нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути».

В результате анализа законодательной базы по вопросам возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности, на железнодорожном транспорте следует отметить следующее.

В Уставе железнодорожного транспорта РФ в ст. 113 предусмотрена возможность ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажиру при его перевозке (жизни, здоровью, багажу, ручной клади), но, в отличие от Кодекса торгового мореплавания РФ и Воздушного кодекса РФ, не рассматриваются вопросы, касающиеся ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, а также за вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности, в частности, при их столкновении.

Было бы желательным введение соответствующих подразделов в Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации, возможно, в

дальнейшем с его последующим преобразованием в Кодекс.

В ходе рассмотрения судебной практики по отдельным вопросам возмещения вреда источником повышенной опасности на железнодорожном транспорте хотелось бы остановиться на следующих моментах.

Так, в ряде случаев при рассмотрении дел, где в основе лежит транспортное происшествие, которое привело к гибели или травмированию пострадавшего, но в самом происшествии вина причинителя вреда отсутствует, а вина пострадавшего выражена в форме неосторожности или грубой неосторожности, суды одной инстанции в разных субъектах РФ могут вынести решения, в которых сумма возмещения морального вреда может различаться в разы. Что представляется необоснованным, так как четко не определены рамки, в том числе минимальной и максимальной суммы возмещения вреда. Было бы целесообразно разрешить данный вопрос принятием Верховным Судом соответствующего разъяснения либо определения, которое позволит единством выраженной позиции разрешить вопрос по установлению размеров компенсации морального вреда.

Еще одним интересным вопросом, связанным с возмещением вреда, но уже в случае гибели пострадавшего, является возмещение расходов на погребение. В данном случае у судов нет единого подхода к определению состава возмещения.

В одних случаях возмещаются только затраты, связанные с проведением церемонии похорон, включающих в себя подготовку похорон, траурный кортеж, церемонии прощания и панихиды, перенос останков к месту захоронения, само захоронение или кремация останков.

В других включают дополнительно расходы на постановку памятника — мемориального надмогильного сооружения, в третьих случаях — затраты на поминальную трапезу.

Данные подходы приводят к путанице и неблагоприятно сказываются на последующих решениях судов по таким вопросам из-за отсутствия единого подхода по данной теме, что необходимо изменить посредством выработки необходимого решения через вынесение соответствующего определения или дачи разъяснения Верховным Судом.

При разрешении судами вопроса о возмещении вреда, причиненного третьим лицам при взаимодействии источников повышенной опасности, под чем подразумевается чаще всего в нашем случае столкновение между подвижным ставом и автотранспортным средством, где обычно виновным лицом является водитель автотранспорта, и вред наносится, чаще всего, пассажирам, сидящим в автомобиле, суды принимают решения, руководствуясь положениями ст. 1079 ГК РФ, и взыскивают возмещение в пользу третьих лиц с обоих причинителей вреда в порядке солидарной ответственности без учета степени виновности каждого из них. В этом случае невиновной стороне — в нашем случае ОАО «РЖД» — как владельцу источника повышенной опасности, предлагают воспользоваться правом регрессного иска к виновному причинителю вреда. Поэтому, было бы жела-

тельно в ст. 1079 ГК РФ определить, что при взаимодействии источников повышенной опасности компенсация вреда третьим лицам должна возмещаться в зависимости от вины — в доле, пропорциональной степени вины; также целесообразно было бы, чтобы Верховный Суд РФ дал разъяснение по применению в судах принципа пропорциональной компенсации вреда третьим лицам в таких ситуациях, чтобы исключить возложение ответственности на по сути невиновных лиц.

О некоторых проблемах правового регулирования договора перевозки груза железнодорожным транспортом в предпринимательской деятельности

Аннотация. В статье рассматриваются сущность, правовое регулирование, понятие и некоторые аспекты содержания договора перевозки груза железнодорожным транспортом в предпринимательской деятельности. Проводится анализ правового регулирования ответственности сторон по договору железнодорожной перевозки груза. Автором выявлены пробелы действующего законодательства, обращено внимание на неполноту норм гражданского и транспортного законодательства.

Ключевые слова: договор перевозки груза железнодорожным транспортом, перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель, ответственность перевозчика.

© Shahidova Sh.

About some problems of the legal regulation of the contract of carriage of goods by rail in business

Abstract. The article deals with the essence, legal regulation, concept and some aspects of the content of the contract for the carriage of goods by rail in business activities. The analysis of legal regulation of responsibility of the parties under the contract of railway transportation of cargo is carried out. The author identified gaps in the current legislation, paid attention to the incomplete norms of civil and transport legislation.

Keywords: contract of carriage of cargo by rail, carrier, consignor, consignee, carrier's liability.

Транспорт играет важнейшую роль в экономике любого государства. Несмотря на то, что в ходе транспортной деятельности не создается новых предметов материального мира, ценность ее заключается в экономическом эффекте, который возникает в результате перемещения грузов, пассажиров, багажа в пространстве². В этой связи, отношения по перевозке

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. А. Мальцев**.

² Рудых С. Н. Правовая природа договора об организации перевозок грузов на

возникают только в случае существования потребности в территориальном перемещении товаров или людей транспортными средствами. Необходимо отметить, что правовое регулирование отношений, связанных с перевозкой грузов, багажа и пассажиров на транспорте, имеет определенную специфику в зависимости от вида транспорта. В частности, нормативное правовое регулирование отношений, связанных с перевозкой железнодорожным транспортом, имеет ряд особенностей. Данная статья посвящена изучению особенностей правового регулирования отношений по перевозке груза железнодорожным транспортом, а также изучению правовых проблем договора перевозки груза железнодорожным видом транспорта.

Роль железнодорожного транспорта для России и всего мира возрастает с каждым годом. Данный вид транспорта обладает рядом преимуществ, которые делают его наиболее популярным и выгодным для осуществления перевозок по сравнению с другими видами транспорта. Так, железнодорожный транспорт обладает высокой скоростью подвижного вагонотока, мобильностью, универсальностью, способностью перевозить значительные объемы грузов на дальние расстояния. Кроме того, данный вид транспорта признан наиболее экологически безопасным видом транспорта¹. И несмотря на то, что железнодорожный транспорт значительно уступает по скорости некоторым другим видам транспорта (в частности, воздушному), это компенсируется высокой перевозочной способностью, регулярностью осуществления перевозок и низкой зависимостью от погодных условий. Все эти особенности и преимущества железнодорожного транспорта увеличивают масштабы его участия не только во внутренних, но и международных перевозках. От правильного и качественного функционирования железнодорожного транспорта зависит уровень развития регионов и всей России в целом. Именно поэтому на современном этапе развития нашей страны важно не только совершенствовать транспортную инфраструктуру, но и законодательство, регулирующее отношения по перевозке грузов, багажа, пассажиров транспортом.

Несмотря на то, что по многим показателям железные дороги России опережают многие страны Европы, существует ряд актуальных проблем правового регулирования перевозок железнодорожным транспортом.

Прежде всего, многочисленные споры среди ученых вызывает вопрос относительно природы договора перевозки. Единое для всех видов транспорта понятие договора перевозки содержится в ч. 1 ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), согласно которой «договор перевозки груза — это договор, по которому перевозчик обязуется доставить

железнодорожном транспорте // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2015. № 1 (45). С. 181—182.

¹ Сухомлинова Л. А. Защита прав субъектов предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте // Естественно-гуманитарные исследования. 2017. № 18 (4). С. 76.

вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель — уплатить за перевозку груза установленную плату». Такой подход к пониманию сущности договора перевозки груза, по мнению Б. Л. Хаскельберга, понятен и обоснован, поскольку «основные операции, которые характеризуют процесс перевозки с обслуживаемой им клиентурой, сходны на всех видах транспорта»¹. Несколько другое определение содержится в ст. 25 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее — УЖТ РФ), в которой акцент сделан на обязанность перевозчика доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю. Анализируя существующие дефиниции, некоторые авторы высказывают мнение о том, что нормы УЖТ РФ и ГК РФ, содержащие определение договора железнодорожной перевозки грузов необходимо уточнить и изложить в следующей редакции: «По договору перевозки груза перевозчик обязуется в установленный срок в сохранности и с соблюдением условий его перевозки доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, который обязуется принять груз и уплатить за перевозку груза установленную плату»². Другие авторы придерживаются позиции, что изложение всех особенностей и условий в понятии договора перевозки грузов приведет к потере смысла самого договора в виду его громоздкой конструкции. Для раскрытия сущности договора достаточным является изложение основных признаков такого договора, которые позволят охарактеризовать его в полной мере и выделить в качестве самостоятельного вида договора.

Кроме того, необходимо обратить внимание на некоторые особенности, существующие в содержании договора перевозки груза. Так, к существенным условиям рассматриваемого договора не относятся обязанность грузоотправителя предъявить груз и корреспондирующее такой обязанности право перевозчика принять груз. По мнению Брагинского М. И. и Витрянского В. В. это происходит по причине того, что «обязательства по предъявлению грузоотправителем груза к перевозке и приему указанных грузов транспортными организациями, так же, как и обязательства перевозчиков по подаче транспортных средств, находятся за рамками реального договора перевозки конкретного груза, по которому у сторон возникают обязательства в отношении уже переданного перевозчику и принятого последним груза (вверенного перевозчику груза)»³. Следовательно, к существенным условиям договора перевозки груза относятся объект перевозки (а

¹ Холодионова Ю. В. Проблемы терминологии понятия «договор перевозки грузов» в обязательствах железнодорожной перевозки грузов // Проблемы современной науки. 2012. № 4. С. 172.

² Там же.

³ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. : Статут, 2011. С. 70.

именно, груз), место отправления, место назначения, провозная плата, срок перевозки, обязанность по выдаче груза уполномоченному лицу.

В настоящее время в доктрине и правоприменительной практике нет единства относительно определения и реализации ответственности сторон при разрешении судами споров, возникающих из договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом. В этом видится еще одна существенная проблема российского законодательства, регулирующего отношения в сфере транспорта. Так, российский законодатель по договору перевозки груза железнодорожным транспортом предоставил более выгодное положение для перевозчика-монополиста (ОАО «РЖД») по сравнению с другими сторонами такого договора, а именно: предоставление большего объема субъективных прав и обязанностей такому перевозчику, определение ответственности исходя из вины, ограничение взыскиваемых сумм реальным ущербом. По мнению ученых такое привилегированное положение перевозчика-монополиста объясняется его огромным государственным значением, связанным с хозяйственной деятельностью перевозчика. Однако существует и противоположное мнение о том, что существование в современных условиях определенных ограничений, которые предоставляют преимущества одной стороне по договору перевозки и ограничивают права другой стороны, нарушают принцип юридического равенства сторон договора.

Особого внимания в рассматриваемом договоре заслуживает перевозчик, поскольку он играет основополагающую роль в перевозке груза. Д. Н. Кархалев высказал мнение о том, что лица, которые осуществляют предпринимательскую деятельность в сфере перевозок, должны отвечать за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства независимо от вины¹. Другими словами, для перевозчиков устанавливается повышенная ответственность. Однако по договору перевозки ответственность перевозчика носит ограниченный характер, поскольку по законодательству возмещению подлежит только реальный ущерб.

Кроме того, по гражданскому законодательству (ст. 796 ГК РФ) ответственность за несохранность груза перевозчик будет нести только в случае, если не докажет, что это произошло не по его вине (вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело). В свою очередь, ст. 118 УЖТ РФ содержит перечень обстоятельств, по которым перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза в том случае, если предъявитель претензии докажет, что это произошло по вине перевозчика. Из положений гражданского законодательства следует вывод, что бремя доказывания вины лежит на самом перевозчике, в то время как УЖТ РФ четко указывает, что вину перевозчика должен доказать предъявитель претензии. Та-

¹ Кархалев Д. Н. Защита гражданских прав в транспортных отношениях // Вестник арбитражной практики. 2016. № 3. С. 34—39.

ким образом, возникает коллизия норм. Некоторые авторы, в частности: В. А. Егизаров¹, Д. А. Медведев², О. Н. Садиков³ и другие, — высказываются за виновную ответственность перевозчика. Витрянский В. В. выступает с противоположной позицией, говоря о том, что ответственность перевозчика как лица, которое осуществляет предпринимательскую деятельность, должна наступать в соответствии с положениями ч. 3 ст. 401 ГК РФ: «если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы». Обосновывая свое мнение, В. В. Витрянский пишет: «Нелогично, нелепо, находящейся за рамками здравого смысла выглядит конструкция гражданско-правовой ответственности, когда бремя доказывания вины должника, не исполнившего свое обязательство, возлагается на кредитора (грузоотправителя) или третье лицо, в пользу которого заключен договор (грузополучателя)»⁴. Анализируя данное высказывание, следует заметить, что для доказательства грузовладельцем вины перевозчика, необходимо обладать определенными фактическими данными, которые подтверждали факт несоблюдения перевозчиком правил перевозки либо иных требований, возложенных на перевозчика. Следовательно, возникает вопрос: каким образом грузовладельцу необходимо собирать и фиксировать сведения о нарушениях перевозчиком установленных правил, если, учитывая характер исполнения обязательства и предмет договора перевозки груза, у него на всем протяжении пути следования груза нет реальной возможности это сделать. Так, грузовладельцу не удастся собрать доказательственную базу для гражданско-правовой ответственности перевозчика, поскольку он физически не сможет следить за надлежащим исполнением договора перевозки груза. Таким образом, можно сделать вывод, что положения ст. 118 УЖТ РФ противоречат нормам гражданского законодательства о перевозках груза железнодорожным транспортом, они не освобождают перевозчика от ответственности в случае недоказанности его вины грузовладельцем и включены в перечень обстоятельств, которые освобождают перевозчика от ответственности только в случае, если он сам докажет отсутствие своей вины за неисполнение обязанностей по рассматриваемому договору⁵.

Что касается особенностей правового регулирования договора перевозки груза с участием субъектов предпринимательской деятельности необходимо отметить следующее:

¹ Егизаров В. А. Транспортное право: учебник. М. : Юстицинформ, 2008. С. 215.

² Гражданское право : учебник/ Под ред. Сергеева А. П., Толстого Ю. К. М. : Проспект, 2011. Ч 2. С 397.

³ Комментарий к Гражданскому кодексу РФ, части второй/под ред. О. Н. Садикова. М., 1999. С 367.

⁴ Витрянский В. В. Договор перевозки. М., 2001.

⁵ Арутюнова А. А., Левицкая Е. А. Проблемы правового регулирования ответственности сторон по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом // Интеллектуальные ресурсы — региональному развитию. 2015. № 1-5. С. 32

— в законодательстве отсутствует специальный вид договора, регулирующего такие отношения;

— применяются общие положения гражданского законодательства об обязательствах с участием предпринимателей;

— нормы транспортного законодательства, в частности УЖТ РФ (ст. 99, 119), содержат отдельные положения о предпринимателях.

Таким образом, договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в предпринимательской деятельности является самостоятельным договором.

Необходимо отметить, что дополнительные санкции к стороне, осуществляющей предпринимательскую деятельность, содержатся в ст. 431.2 ГК РФ. Данная норма предоставила сторона договора перевозки груза дополнительные гарантии и защиту со стороны законодателя за указание недостоверных сведений «об обстоятельствах, имеющих значение для заключения договора, его исполнения или прекращения».

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что договор перевозки груза железнодорожным транспортом в предпринимательской деятельности является самостоятельным видом договоров. Природа рассматриваемого договора вызывает многочисленные дискуссии, однако необходимо согласиться с мнением, что для формулирования определения договора необходимо перечислить его основные признаки, которые будут отличать его среди других договоров. Важно заметить, что на сегодняшний день выявлено достаточное количество противоречий и недостатков современного законодательства, что говорит о необходимости его реформирования с целью предотвращения двойного толкования правовых норм и эффективного разрешения спорных ситуаций. Кроме того, конструкция ответственности участников перевозочного процесса требует корректировки и пересмотра. В основу реформирования железнодорожного транспорта необходимо заложить совершенствование транспортного законодательства в пользу рыночных отношений. Нельзя не согласиться с мнением Г. А. Моргуновой о том, что основные положения транспортного законодательства не отражают в полной мере происходящих в транспортной сфере экономических изменений¹. Несовершенство законодательства в сфере транспорта плохо влияет на предпринимательские отношения в сфере железнодорожных перевозок груза, развитие конкуренции грузоперевозчиков, порождает многочисленные споры. Очевидно, что в данной статье были затронуты лишь некоторые проблемные вопросы, однако нельзя отрицать тот факт, что решение проблем правового регулирования договора перевозки груза в предпринимательской деятельности позволит вывести транспортную инфраструктуру России на новый уровень развития.

¹ Моргунова Г. А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях реформирования // Транспортное право. 2005. № 1. С. 18—21.

Московский метрополитен в 1930-е годы

Аннотация. Рассмотрена история строительства Московского метрополитена в 1930 годы XX века, начиная от зарождения идеи подземки до строительства первых двух линий.

Ключевые слова: метро, метрополитен, станция, кольцевая линия, эскалатор.

© Ermatova U., Sivacheva L.

Moscow metro in the 1930s

Abstract. History of building of Moscow underground passage is considered in 1930, beginning from the origin of idea of underground to building of the first two lines.

Keywords: metro, subway, station, ring line, escalator.

Первый советский проект Московского метрополитена был утвержден в 1931 г., хотя на самом деле, идея строительство в Москве подземки возникла еще в 1902 г. до октябрьской революции. Первое в мире метро открылось в Лондоне в 1863 г. Оно было построено фирмой «Metropolitan Rail-Way», то есть «Столичная железная дорога». С тех пор так и повелось, что подземку называли в любом городе мира метрополитеном. За Лондоном мегаполисы и других стран тоже стали строить подземки, так с 1868 по 1900 гг. были пущены метро в городах Чикаго, Будапеште, Глазго, Бостоне, Вене и Париже¹. И Москва старалась не отставать от городов Европы и Америки. В 1902 г. московскими инженерами и архитекторами были представлены проекты городской железной дороги, а российские власти больше всего присмотрелись к предложениям инженера П. И. Балинского и архитектора Е. К. Кнорре, которые предлагали построить две радиальные, и одну кольцевую линию. Большая часть линий метро проектировалась наземными, и лишь в районах самой плотной застройки — предполагалось строить тоннели и эстакады. Причем главный вокзал планировалось поместить прямо на Васильевский спуск.

Однако власти Москвы восприняли данный проект в штыки, а извозчики боялись остаться без куска хлеба, к тому же и духовенство возмутилось, — так как метро под церквями, по их мнению, являлось высшей степенью кощунства. Да и было непонятно откуда взять денежных средств денег на все это. В итоге в августе 1902 г. Московская городская дума постановила:

¹ <https://moscowchronology.ru/>

«Господину Балинскому в его домогательствах отказать»¹. Но Москва все стремительнее росла, и к 1915 г. в ней уже проживало более 2 млн человек, и тогда городские власти сами инициировали строительство метро. Но первая мировая война и октябрьская революция прервали эти грандиозные планы, и только к середине 1920-х гг. новые «хозяева города» вспомнили про это. Первыми с проектами выступили инженер Болдырев и архитектор Владимирова. Они видели метро в стиле конструктивизма.

Но в то время проекты А. К. Болдырева и В. Д. Владимирова отклонили, и лишь в 1931 г. был создан метрострой, и началось проектирование первой линии метро. А в ноябре этого же года на улице Русаковской был заложен опытный участок для изучения условий для подземных работ в Москве.

Первый советский проект метрополитена в Москве был утвержден в 1931 г. Он стал причиной довольно ожесточенных дебатов, и для его исполнения были мобилизованы тысячи молодых людей.

То есть неформальным днем рождения метро в Москве, стоит, вероятно, считать 9 февраля 1931 г. Именно в этот день было проведено заседание Московского комитета партии по трамвайному движению, где было выяснено, что московский подвижной состав уже устарел и буквально ломается на ходу, трамвайные пути также давно устарели, а пассажиропоток постоянно растет и какого либо простого решения проблем в тот момент самого популярного общественного транспорта — трамвая просто нет.

5 марта 1931 г. комиссия Московского городского комитета партии под руководством К. Рындина поручила Моссовету, областным плановым органам и тресту МГЖД за полгода проработать концепцию восстановления транспортной системы Москвы и предложить новый вид городского сообщения. Под «новым видом» понимали новые кольцевые линии трамвая и автобуса, в том числе и городской железной дороги либо метро².

Такие предложения были сделаны, но изначально комиссия Московского городского комитета партии под руководством Л. Кагановича и Н. Булганина склонялась к городской электрифицированной железной дороге, а не к идее создания подземки. Смысл в данной затее был практический: Л. Каганович в то время симпатизировал идее дезурбанизации, то есть превращения центра Москвы в музей и перенесения промышленности и жилых кварталов на юго-восток города. По его образу мышления, какой либо нужды в таком исключительно городском транспорте как метро не было (впрочем, как и в развитии транспортной системы внутри Садового кольца Москвы), а железная дорога, пути которой должны были сообщаться с основными железнодорожными направлениями, очень хорошо укладывалась в его концепцию.

Но, все таки, последнее слово оставалось за Сталиным. Именно им на

¹ <https://wikiway.com>

² Там же.

заседании комиссии Политбюро 14 мая 1931 г. была высказана идея создания метрополитена. Сталин сказал: «Рассматривая метрополитен в качестве основного средства сообщения, немедленно начать ориентировать на него все наземные линии»¹.

Несмотря на то, что фактически решение было принято, в прессе еще несколько месяцев не утихали жаркие споры сторонников и противников подземки. Понятно, что изменить что-то они вряд ли могли, да и некоторые противники откровенно побаивались подписываться под статьями, идущими вразрез с мнением Сталина.

В июне 1931 г. пленумом ЦК ВКП(б) было поручено городским властям г. Москвы немедленно разработать проект строительства метрополитена за три-четыре месяца и к этому делу привлечь лучших специалистов. К 1932 г. уже все должно было быть готово к началу проведения работ по строительству метро.

Проект первой очереди строительства метрополитена, который был представлен Л. Кагановичем на пленуме, в сущности, являлся первоначально отвергнутым проектом МГЖД, — им было предложено проложить линии от Каланчевской площади к центру, а далее к Дворцу Советов, постройку которого планировали на месте храма Христа Спасителя. Кроме этого планировалась также постройка линии через Арбат к Смоленскому рынку.

Планы по строительству Московского метро возникли не на пустом месте — они были частью плана по реконструкции города. При этом проектирование московского метро началось еще до того, как он был утвержден окончательно, и проектировщики действовали практически вслепую. Стройка метро была начата также началась в большой спешке и неразберихе, — на Ротерта давили сверху, и действовать нужно было быстро².

В ноябре 1931 г. Ротерт и его заместитель К. Финкель подготовили для Московского горкома партии предварительную схему линий метрополитена. В ней было пять диаметральных маршрутов, которые пересекались в центре города. Л. Каганович, по воспоминаниям инженера Катцена, тогда сказал, что долго раздумывать не надо, и утвердил строительство первой линии метро от Сокольников до Дворца Советов (св настоящее время эта станция «Кропоткинская»), а вторую — от Смоленской площади до Библиотеки им. Ленина³.

Согласно данному проекту, после постройки всех пяти линий москвичи должны были получить возможность доехать в любую часть города только лишь с одной пересадкой. Также присутствовали планы по строительству кольцевой линии, но они были умозрительными и вовсе не первоочередными.

¹ <https://www.liveinternet.ru>

² Там же.

³ <https://wikiway.com>

Рассматривая стиль метрополитена, следует отметить, что в 30-е годы изначальная любовь новой власти к конструктивизму в том числе и в архитектуре — то есть простому и функциональному стилю — постепенно улетучилась. На смену пришел сталинский «народный классицизм», который был призван при помощи роскоши показать величие советского народа, который победил эксплуататоров. Данный стиль нашел отражение и в проекте метрополитена Москвы, который стал пожалуй самым ярким архитектурным проектом советской эпохи.

Станции Московского метро оформлялись известные архитекторы и художники, которые свои проекты представляли перед Московским комитетом партии на конкурсе. Метрополитен Москвы должен был стать визитной карточкой «столицы социализма» и соответственно выглядеть, показывая все превосходство социализма над капитализмом и заставляя человека забыть о том, что он находится под землей.

Но, впрочем, самые роскошные станции Московского метро появились уже после Великой Отечественной войны. Первые же линии (или радиусы) выполнили так, чтобы с наилучшего ракурса показать ударный труд граждан советской страны. В них еще наблюдаются элементы конструктивизма, чаще всего залы выполнены в стиле классицизма с некоторыми деталями соцреализма, но выглядят хотя и дорого, но при этом аскетично.

Рассмотрим начало строительства метрополитена.

Для нужд строительства Московского метро по предложению Н. Булганина и Л. Кагановича создали специальное учреждение, которое назвали Метрострой. Главой его был назначен Павел Ротерт, бывший начальник Днепростроя, которым после встречи со специалистами МГЖД было принято решение ограничиться строительством метрополитена и вообще забыть о городской железной дороге.

Костяком Метростроя были инженеры МГЖД, но главная проблема состояла в том, что к тому времени большинство специалистов этого ведомства были репрессированы. Некоторые «вредители» были освобождены по ходатайству Н. Булганина, — ведь профессионалов не хватало, да и в те годы практика занятия руководящих позиций недавними «врагами народа» являлась вполне распространенной.

Но в общем квалификация инженерно-технического персонала строителей метрополитена в первые годы редко соответствовала потребностям стройки. Только единицы из них были хоть как-то знакомы с процессом прокладки подземки. В основном — это была разношерстная компания, в которой значительное большинство специалистов ранее возводили наземные сооружения и занимались уличным строительством.

В 1932 г. зарубежный опыт инженерами Метростроя постигался исключительно через зарубежные журналы, которые посвящались данной тематике, и только к осени 1933 г. небольшая группа смогла выехать за границу, чтобы своими глазами увидеть, как строят тоннели в Англии, Франции, Бельгии и Германии. Не обошлось и без помощи со стороны за-

рубежных специалистов, большинство которых предлагали свои услуги сами. Так, на строительстве Московского метрополитена были задействованы 11 американских инженеров, которые у себя на родине были уволены из-за финансового кризиса — Великая депрессия.

Зарубежные фирмы высказывали заинтересованность в сотрудничестве, но в Метрострое несколько хитрили — вместо подготовки коммерческого предложения просто пытались выпытать у зарубежных компаний как можно больше информации. Понятно, что большая часть фирм на это не попадалась и свои данные бесплатно выдавать не собиралась¹.

И вот в декабре 1931 г., когда уже был заложен опытный участок строительства, предполагалась прокладка метро или открытым способом, как в берлинском методе, или с использованием деревянных свай на небольшой глубине — как в парижской подземке. Но, однако, ни тот, ни другой метод не зарекомендовали себя в качестве надежных и практичных. По поводу метода прокладки было проведено большое количество совещаний, за дело брались и иностранные, и советские комиссии. Но, работа в силу недостатка специалистов сильно буксовала, а дискуссии, проводимые во всевозможных инстанциях о целесообразности способов строительства еще больше замедляли ее.

И, наконец, в 1933 г. Л. Кагановичем было принято решение. Часть первой очереди метрополитена была построена методом глубинного заложения (в первую очередь, на это повлияли доводы о том, что оно в таком случае сможет служить бомбоубежищем во время войны), а другая — открытым либо горнопроходческим закрытым.

Так, участок метро от Сокольников до Красных Ворот прокладывался открытым способом, между Красными Воротами и Библиотекой им. Ленина находились пути глубокого залегания, а от библиотеки до площади Кропоткинской — снова открытым². Арбатский радиус строился закрытым способом. В тот момент а планы строителей оказало влияние и нежелание руководства Метростроя настраивать против проекта общественное мнение: там, где улицы города были широкие, можно было строить открытым методом, не перегораживая их; а где это было невозможно, приходилось применять закрытый способ.

Для прокладки станций метро глубинного залегания было необходимо применять проходческие щиты — это огромные бурильные машины, которые в Советском союзе, разумеется, в то время ни один завод не выпускал, а заказывать их в Англии было чрезвычайно дорого.

Н. Хрущев, который в то время отвечал в Московском городском комитете за дела Метростроя, поступил очень хитро: в конце 1932 г. у английской компании Markham & Co был заказан щит марки Greathead, который успешно сделал свое дело, а потом был разобран советскими специалистами

¹ <https://lenta.ru>

² <https://masterok.livejournal.com>

ми и скопирован на заводе «Серп и молот». К тому же он был усовершенствован, — для приведения его в движение вместо пневматики использовались электромоторы, которые себя отлично зарекомендовали, несмотря на опасения, что в условиях сырости они часто будут выходить из строя. Последующие очереди строительства Московского метро уже применялись отечественные машины.

Аналогичным образом Метрострой пытался решить и проблему с эскалаторами. Технология, сама по себе была новой, в основном их производили только две компании — это английская «Otis» и немецкая «Karl Flohr» — и, конечно же, они не имели ни малейшего желания передавать свой опыт их сооружения инженерам СССР. Представители Метростроя сделали попытку заказать один эскалатор для того, чтобы его скопировать, но зарубежные фирмы на эту хитрость не повелись, — впрочем, фирма «Otis» согласилась на сделку, но назвали непомерную цену, которую Советский союз не мог себе позволить.

В результате эскалаторы стали изготавливать на ленинградском заводе «Красный металлист» и московском «Красный подъемник», просто насколько это было возможно скопировав их конструкцию с западной техники. Но, советским инженерам было чем гордиться: их агрегаты получились на тот момент самыми длинными и скоростными в мире. Смонтированы они были в конце 1934 — начале 1935 г. в большой спешке и без предварительных испытаний, но не подвели¹.

В случае с подвижным составом ситуация повторилась. Но, правда, здесь, судьба улыбнулась строителям метрополитена: фирма «Siemens», рассчитывая на крупный заказ, в 1932 г. поставила в Москву один из вагонов своего производства для предварительного осмотра. Разумеется, контракт так и не был заключен, а вагон просто разобрали на винтики и скопировали.

Самой сложной задачей стало создание электромоторов подвижного состава по западным образцам — их разработку поручили заводу «Динамо». Первая их серия, которая была выпущена осенью 1934 г., не достигла желаемой мощности (моторы срочно начали переделывать, и к началу 1935 г. заказ полностью был выполнен). Вагоностроительный завод в Мытищах занимался всем остальным: от конструкций кузовов и рессорных пар до внутренней отделкой вагонов. В результате был сделан вагон «четвертого класса». По распоряжению Л. Кагановича он был сварной, а не на заклепках, и оснащен мягкими сидениями, а также автоматическими дверями.

Строительство первой очереди метрополитена в Москве сопровождалось восславлением Сталина, Кагановича и Хрущева. В советской прессе Сталин упоминался как «инициатор и вдохновитель метростроительства», а портреты Кагановича метростроевцами на параде неслись вместе с

¹ <https://lenta.ru>

портретами Сталина, да и про Хрущева инженеры говорили, что он знал практически каждый метр производимых на участке работ.

Сталина и Кагановича буквально почитали за богов, приписывая им все заслуги. Выдержка из стенограммы одного из митингов гласит: «Успешному завершению первой очереди метро мы обязаны прежде всего гигантской и оперативной работе товарища Кагановича. Все сложившиеся технические проблемы решались под его непосредственным руководством»¹.

Но строили метрополитен совсем не Сталин и не Каганович с Хрущевым, а десятки тысяч простых рабочих. В первое время на строительство метро (впрочем, как и на другие стройки) шли бывшие крестьяне в надежде затем попасть на завод. Этим объяснялся высокий уровень текучести кадров — каждый месяц сменялось практически 40% персонала.

Переворот в работе Метростроя произошел после мобилизации на стройку комсомольцев с предприятий Москвы, о которой шла речь в партийном постановлении от 28 февраля 1933 г. К осени 1933 г. Московское метро строили уже 10 тыс. комсомольцев, 1 тыс. коммунистов, которые были мобилизованы районными комитетами партии, а также пятьсот беспартийных ударников. Смыслом данного мероприятия было организовать ядро энтузиастов, которые смогут оказать влияние на отстающих рабочих².

Несмотря на то, что почти половина призванных комсомольцев сбежала со стройки, оставшиеся действительно отличались высокой мотивацией. Они получили квалификацию за считанные недели и заняли руководящие позиции в среде рабочих. Развернулось движение ударников, благодаря которому было решено множество проблем и устранены проволочки.

Но метростроевцы существовали далеко не в идеальных условиях. Часто они жили в переполненных бараках, а обещания руководителей Метростроя о выделении им нормального жилья так и оставались лишь обещаниями. Но все таки волна комсомольской мобилизации сыграла значительную роль в завершении в срок строительства первой очереди метрополитена Москвы.

Первая очередь Московского метро была сдана не в 1934 г., как это было указано в первоначальном плане, а лишь 15 мая 1935 г. Мы помним, еще недавно Московский метрополитен носил имя В. И. Ленина, но первоначально ему дали имя Лазаря Кагановича³

Впрочем, пассажирские перевозки особого рода были начаты уже 19 апреля 1935 г., — примерно 500 тыс. ударникам, метростроевцам и членам их семей было разрешено провести ознакомительные поездки в свежих вагонах. Сталин, Молотов, Каганович и Орджоникидзе проехали в поезде

¹ <https://lenta.ru>

² <https://moscowchronology.ru>

³ <https://masterok.livejournal.com>

метро 22 апреля 1935 г.

На новых станциях Московского метро для школьников проводились экскурсии, а 1 и 2 мая все их открыли для посетителей. В Советском союзе в то время печатались книги о метро, показывали документальный фильм «Есть метро!», в газетах публиковались восторженные письма рабочих, написанные, если судить по тексту, в состоянии аффекта. «Великолепно Московское метро, сооруженное по инициативе товарища Сталина и под непосредственным руководством товарища Кагановича. Великолепна жизнь, навстречу которой мы идем»¹, — так, к примеру, заканчивалось одно из них.

За день до открытия метрополитена, 14 мая, в Колонном зале Дома Союзов было проведено официальное торжественное заседание, где принимала участие почти вся партийная верхушка, включая и Сталина. Присутствовал и Л. Каганович, которым была произнесена речь в финале мероприятия. Л. Каганович преимущественно говорил о том, что это метро является народным, социалистическим, а не капиталистическим, что оно сделано для простого человека.

Через день в 6:45 у станций метрополитена собрались огромные очереди из желающих совершить поездку на первых поездах. Люди приходили целыми семьями, одетые по-праздничному, по всей Москве проходили митинги, над городом кружил агитационный самолет «Максим Горький». В прессе писали о превосходстве Страны Советов над Западом, журналисты акцентировали внимание на том, что строительство метрополитена осуществлено исключительно отечественными средствами.

После этого Метрострой сдал вторую очередь метро. Арбатский радиус проложили от Смоленской площади до Киевского вокзала, Покровский — от Манежа до Курского вокзала, а Горьковский — от площади Свердлова до Аэропорта. Большая часть тоннелей, ведущих к этим станциям, была пробита с помощью щитов при глубоком заложении².

В составе второй очереди в 1938 г. открылась часть нынешней Арбатско-Покровской линии, со станциями Курская и Площадь Революции (в те годы — Площадь Свердлова).

Тогда же к ним присоединили ответвление от первой линии со станциями Киевская, Смоленская, Арбатская и Улица Коминтерна (Александровский сад).

В том же 1938 г. была открыта и третья линия, в настоящее время Замоскворецкая, со станциями от Театральной до Сокола.

Интересным является тот факт, что в те годы в районе станции Сокол еще не было городских домов, вокруг вестибюля метрополитена сохранялась деревянная практически полусельская застройка.

Планы на дальнейшее строительство метро были самые разные, но

¹ <https://moscowchronology.ru>

² <https://masterok.livejournal.com>

война 1941—1945 гг. нарушила их, хотя и ненадолго. Хотя осенью 1941 г. и было принято решение о затоплении и разрушении метрополитена, но в 1942 г. работы по созданию новых линий и станций продолжились.

После войны началось строительство четвертой очереди метрополитена — Кольцевой линии и глубокой части Арбатской линии от «Площади Революции» до «Киевской». Кольцевую линию первоначально планировали строить под Садовым кольцом. Первая очередь линии — от «Парка культуры» до «Курской» расположена как раз под Садовым кольцом. Но позже было решено строить северную часть Кольцевой линии на 1—1,5 км от Садового кольца, таким образом обеспечивая доступ к семи из девяти вокзалов столицы. Вторая очередь Кольцевой линии открылась в 1952 г., а в 1954 г. строительство линии было завершено.

В конце 1980-х гг. появляется концепция скоростных хордовых линий метро, ведущих в спальные районы и аэропорты за пределами МКАД. Позднее вследствие снижения финансирования метрополитена эти планы были отложены на неопределенный срок.

15 мая 2010 г. Московскому метрополитену исполнилось 75 лет. В честь этого юбилея на всех станциях были установлены памятные доски, на которых указана дата открытия станции и имя архитектора.

Особенности правового регулирования предпринимательской деятельности

Аннотация. Статья выявляет проблемы правового регулирования предпринимательской деятельности, связанные с отсутствием легального определения индивидуального предпринимателя и неоднозначности соотношения предпринимательской и коммерческой деятельности.

Ключевые слова: индивидуальный предприниматель, предпринимательская деятельность, коммерческая организация, коммерческая деятельность.

© Yalysheva A.

Features of legal regulation of business activity

Abstract. The article describes problems of legal regulation of business activity, connecting with the absence of legal definition of individual businessman and ambiguity of interrelation business and commercial activity.

Keywords: individual businessman, business activity, commercial organization, commercial activity.

Сегодня мы можем с полной уверенностью сказать, что в рамках реформы гражданского законодательства, институт предпринимательской деятельности и индивидуального предпринимателя не приобрел новой правовой регламентации, в отличие от таких субъектов гражданского права, как юридические лица, получившие новое определение и видоизмененную классификацию. А основные проблемы предпринимательской деятельности в России исходят как раз из проблем ее нормативного правового регулирования, которое в указанной области необоснованно размыто в виду расширения и размывания самого понятия предпринимательской деятельности.

Сегодня предпринимательская деятельность является предметом регулирования множества отраслей права: конституционного, гражданского, административного, международного частного и некоторых иных отраслей. Особую роль в регулировании данной деятельности играют конституционные гарантии. Согласно положениям Конституции РФ каждый обладает правом и свободой использования своих навыков и способностей для осуществления предпринимательской (коммерческой деятельности). Таким образом, реализация указанных конституционных прав уже создает возможность для осуществления предпринимательской деятельности.

Высшим законом признается право собственности, которое для предпринимателя и является основой для осуществления коммерческой деятельности.

Актуальность исследуемой темы обусловлено изменением структуры экономических отношений в России, а также возникновением новых форм собственности и активным развитием предпринимательской деятельности, сталкивающимся с проблемами нормативного правового регулирования названного института.

Цель работы заключается в определении правовой основы, регулирующей институт предпринимательской деятельности и ее субъектов на предмет выявления существующих проблем и поиске путей решения выявленных проблем.

Центральным нормативным правовым актом, регламентирующим рассматриваемые институты, является ГК РФ, ст. 2 которого под предпринимательской деятельностью понимает самостоятельную, осуществляемую на свой риск деятельность, направленную на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг. Лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность, должны быть зарегистрированы в этом качестве в установленном законом порядке. Формулировка относительно субъектов предпринимательской деятельности, которых отечественный законодатель широко обозначил, как «лица, зарегистрированные в этом качестве в установленном законом порядке» и дальнейший анализ правовых норм, посвященных регламентации такого порядка, нашедших выражение в Федеральном законе от 8 августа 2001 г. № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей», позволяет, на первый взгляд, сделать вывод, что такими лицами в равной степени могут быть как физические, так и юридические лица.

Однако, исследование норм о юридических лицах вынуждает нас сделать иные выводы. Так, анализируя положения ст. 50 ГК РФ, классифицирующей все организации в зависимости от целей их деятельности, на организации, преследующие извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности, которые законодатель определяет как коммерческие организации, либо не имеющие извлечение прибыли в качестве такой цели и не распределяющие полученную прибыль между участниками, являющиеся, по мнению законодателя, некоммерческими организациями, очевидно, что основной целью коммерческих организаций, как и осуществляемой ими коммерческой деятельности является извлечение прибыли.

Названный признак указывается законодателем и в качестве основополагающего при правовой регламентации предпринимательской деятельности. Означает ли это отождествление понятий коммерческой и предпринимательской деятельности в силу того, что признаки, которыми обладает предпринимательская деятельность, вполне отражают специфику коммерческих юридических лиц? Однако, однозначного ответа на этот

вопрос отечественный законодатель то ли намеренно, то ли в силу допущенного упущения не дает. При этом, очевидно, что четко прослеживается позиция законодателя относительно применения термина предпринимательской деятельности преимущественно к индивидуальным предпринимателям, а коммерческой деятельности — к юридическим лицам. Однако, проблемным является то обстоятельство, что гражданское законодательство не содержит легального определения коммерческой деятельности, а подходит к этому вопросу с точки зрения правовой регламентации коммерческих организаций.

Усугубляет создавшуюся неопределенность и отсутствие легального понятия индивидуального предпринимателя как субъекта предпринимательской деятельности. По прежнему законодатель не счел необходимым дать легальное определение понятию индивидуального предпринимателя, отдавая это на откуп отечественным цивилистам. Сегодня понятие индивидуального предпринимателя производно от понятия предпринимательской деятельности.

В этом аспекте в качестве индивидуального предпринимателя может выступать любое физическое лицо, законно находящееся на территории РФ, обладающее полной гражданско-правовой дееспособностью, осуществляющее предпринимательскую деятельность и зарегистрированное в таком качестве в установленном законом порядке.

При этом в научной среде широко критикуется данное определение предпринимательской деятельности из-за указания законодателя на такой признак как регистрация в качестве предпринимателя в установленном законом порядке¹. С этой критикой приходится согласиться, поскольку сам факт государственной регистрации не меняет существа деятельности, он лишь придает ей легальный характер².

При этом законодательной базой предусмотрено, что предприниматель не вправе ссылаться на свой статус индивидуального предпринимателя при совершении сделок, если им не пройдена процедура обязательной государственной регистрации. Индивидуальное предпринимательство может быть ликвидировано в случае, если процедура государственной регистрации была пройдена с нарушениями, субъект не извлекает от осуществления своей деятельности систематическую прибыль или не обладает правом распоряжения собственным имуществом.

Необходимость введения в легальное употребление понятия коммерческой деятельности, как деятельности, осуществляемой исключительно юридическими лицами, с целью ее отграничения от предпринимательской деятельности, диктуется, на наш взгляд, той особенностью, что предпри-

¹ Звездина Т. М. К вопросу о соотношении понятий предпринимательской и приносящей доход деятельности некоммерческих организаций // Бизнес, Менеджмент и Право. 2014. № 2. С. 72

² Матвейчук Ю. Х. Предпринимательская деятельность в России: риски и ответственность // Бизнес, Менеджмент и Право. 2014. № 2. С. 55.

нимательская деятельность индивидуального предпринимателя ограничена определенными сферами предпринимательства, поскольку в силу прямого указания закона заниматься отдельными видами деятельности вправе не только лица, имеющие специальное разрешение (лицензию), но и лица, организованные в особой форме — в форме юридического лица конкретной организационно-правовой формы.

Так, ст. 16 Федерального закона от 13 декабря 1996 г. № 150-ФЗ «Об оружии» наделяет правом производства оружия исключительно юридических лиц, имеющие на этот вид деятельности специальное разрешение (лицензию), исключая тем самым возможность для индивидуальных предпринимателей заниматься такой деятельностью. Не могут индивидуальные предприниматели осуществлять и аудиторскую деятельность также в силу прямого указания на это Федеральным законом от 30 декабря 2008 г. № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности». Осуществление банковской, частной охранной деятельности, деятельности на рынке ценных бумаг и многих иных видов деятельности сегодня под запретом для индивидуальных предпринимателей.

Таким образом, в правовом регулировании предпринимательской деятельности следует выделить такую проблему, как несовершенство отечественного законодательства в области правовой регламентации института предпринимательской деятельности, не позволяющее однозначно уяснить его сущность.

Решение возникших проблем видится нам в уточнении применения понятия предпринимательской деятельности преимущественно к индивидуальным предпринимателям и введении легального понятия коммерческой деятельности, относящего к деятельности коммерческих юридических лиц.

Целесообразно и введение легального понятия индивидуального предпринимателя, поскольку еще одним из пробелов действующего гражданского законодательства является отсутствие в нем прямого ответа на вопрос о том, с какого возраста гражданин вправе зарегистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя. Только системное толкование закона позволяет нам сделать вывод о том, что зарегистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя несовершеннолетний гражданин вправе с 14-летнего возраста.

Еще одна проблема — это необходимость замены устаревшей схемы регистрации предпринимателей, эта форма часто используется мошенниками для отмывания доходов и исключения более суровой ответственности. Здесь проблема могла бы быть решена лицензированием субъектов предпринимательской деятельности. Следует также предусмотреть возможности для разделения ответственности между предпринимателями и их агентами. Поскольку формальная регистрация часто применяется в мошеннических схемах. Для совершенствования правового регулирования необходимо исключить из действующих положений формулировку о воз-

возможности осуществления предпринимательской деятельности без регистрации. Поскольку за такое ведение деятельности предусмотрена ответственность за сам факт отсутствия регистрации, а не за результаты, возникшие по итогам осуществления предпринимательской деятельности.

Такие меры позволили бы преодолеть проблемы нормативного правового регулирования института предпринимательской деятельности и индивидуального предпринимателя в России.

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

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется научным руководителем магистранта или студента (автора статьи) в электронной форме в РИО института по электронной почте albinadg@mail.ru.

Имя файла определяется по фамилии первого автора.

2. Статья должна содержать:

- название статьи на русском и английском языках;
- ключевые слова (5—7 слов) на русском и английском языках;
- аннотацию 4—6 строк (на русском и английском языках);

Сведения об авторе (авторах):

- фамилия, имя, отчество (полностью);
- место работы, учебы (полное наименование организации в именительном падеже);
- адрес электронной почты.

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

4. Список литературы. Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ 7.0.5-2008.

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