

**ПРИЛОЖЕНИЕ**  
**К «ВЕСТНИКУ ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»**  
**№ 1 (25) — 2019**

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

## СОДЕРЖАНИЕ

<i>Аксенов Н. И.</i> Трудовой договор как основание возникновения трудовых прав работника транспорта на примере ОАО «РЖД».....	4
<i>Аксенов Н. И.</i> Злоупотребление правом со стороны работодателя и способы противодействия .....	13
<i>Аксенова Е. А.</i> Государственное регулирование на рынке услуг наружной рекламы .....	22
<i>Алиев Р. Х.</i> Правовой статус грузополучателя в договоре перевозки груза .....	27
<i>Борисюк А. В.</i> Правовой режим специальных административных районов.....	30
<i>Бусленко Е. О.</i> Проблемы защиты деловой репутации юридических лиц .....	34
<i>Варламова Л. С.</i> Теоретические и практические проблемы договора транспортной экспедиции .....	38
<i>Варламова Л. С.</i> Состояние законодательства о несостоятельности (банкротстве): Россия и Германия.....	42
<i>Власенко Ю. С.</i> Актуальные проблемы правового регулирования ипотечного кредитования в России .....	46
<i>Гришина М. И.</i> Правовое регулирование информации ограниченного доступа в предпринимательской сфере .....	49
<i>Гусарова Д. А.</i> Актуальные проблемы предпринимательской деятельности в Российской Федерации.....	53
<i>Дорофеев А. П.</i> Банковская гарантия как способ обеспечения исполнения кредитных обязательств.....	57
<i>Дорофеев А. П.</i> Правовое регулирование банковской гарантии как способа обеспечения обязательств внешнеторговых сделок: анализ и перспективы .....	63
<i>Ильин В. А.</i> Вопросы гармонизации законодательства Российской Федерации по обеспечению транспортной безопасности морского транспорта с нормами международного права.....	67
<i>Козаченко Н. Е.</i> Правовое регулирование мультимодальных перевозок .....	79
<i>Котова О. В.</i> Актуальные вопросы совершенствования законодательства в отношении реабилитационных процедур банкротства .....	83
<i>Крылов С. В.</i> Ответственность по договору строительного подряда.....	89
<i>Кулакова И. В.</i> Исторические аспекты государственного контроля за предпринимательской деятельностью в России .....	96
<i>Куприянова М. О.</i> Перспективы правового регулирования публичных мероприятий .....	99

<i>Магсудова Э. Э.</i> Правовая природа ограничения личных (гражданских) прав и свобод человека и гражданина.....	102
<i>Мазаева М. В.</i> Актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности на внутреннем водном транспорте .....	108
<i>Нестеров В. Г.</i> Государственно-частное партнерство в Российской Федерации .....	118
<i>Пахомов С. В.</i> Актуальные вопросы правового регулирования корпоративного управления на железнодорожном транспорте Республики Финляндии .....	123
<i>Подлесная И. В.</i> Правовая защита заемщиков микрофинансовых организаций как способ обеспечения исполнения обязательств перед кредиторами в процессе банкротства: теория и практика .....	127
<i>Теняева Е. А.</i> Адвокатская тайна как конституционно-правовая категория .....	131
<i>Чекмарева С. В.</i> Проблема инвалидности в современном обществе .....	135
<i>Шигурова А. А.</i> Сравнительно-правовой анализ договора поставки и договора купли-продажи.....	140

© Аксенов Н. И.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
nikitaks13@yandex.ru

## **Трудовой договор как основание возникновения трудовых прав работника транспорта на примере ОАО «РЖД»**

**Аннотация.** Данная статья посвящена изучению трудового договора между компанией ОАО «РЖД» и работниками. Рассмотрены некоторые вопросы и проблемы, возникающие у организаций, с условиями труда в сфере деятельности железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** трудовой договор; трудовое право; работодатель; работник; защита; ответственность.

Трудом можно назвать деятельность человека, реализацию его умственных и физических способностей, которые направлены на получение каких-либо материальных благ или духовных благ. Труд бывает общественным и индивидуальным, если говорить о нормах права, то они урегулируют только общественную деятельность.

Трудовым правом является правовая отрасль, которая регулирует отношения, возникающие между работником и работодателем, и другие взаимоотношения, которые непосредственно связаны с трудовой деятельностью и вытекают из нее. В трудовом праве устанавливаются для всех его субъектов их права и обязанности. Также в данной отрасли устанавливается и ответственность за невыполнение обязанностей и ответственность за нарушение некоторых прав и сочетает в себе интересы как субъектов самой отрасли, так и общества и государства.

Под самим предметом трудового права можно понимать общественные отношения, которые связаны с деятельностью на предприятии, производстве. Это отношения по занятости и содействию трудоустройству у работодателя, отношения, вытекающие из трудового договора между работником и работодателем и на условиях трудового договора, по организации труда, по обоюдной материальной ответственности работника и его работодателя, по возникающим спорам и участию в профессиональных союзах.

На реализацию типов регулирования труда, на договорный характер отношений работника и работодателя, на урегулирование споров, возникающих между работником и работодателем, направлена сфера действия трудового права.

Согласно распространенному определению, трудовыми отношениями являются взаимодействия работника и работодателя, которые подразумевают выполнение некоторых производственных функций со стороны ра-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент М. Ю. Филиппова.

ботника, взамен на оплату работодателем этих функций.

Согласно Трудовому кодексу Российской Федерации, основанием возникновения трудовых отношений субъектов является письменный договор, заключенный в соответствии с нормами трудового права.

Выполнение сотрудником своей работы, своих обязанностей, явка на работу в конкретное время и выполнение других условий трудового договора, являются трудовыми отношениями.

Можно дать много определений трудовым отношениям и многие авторы часто приводят различные определения. Под трудовыми отношениями следует понимать такие отношения, при которых работник обязуется выполнять трудовые функции, а работодатель — предоставлять сотруднику работу и оплачивать его труд, а также обеспечивать безопасность условий труда, в соответствии с требуемыми нормами законодательства.

В настоящее время можно выделить ряд проблем, вытекающих из отношений субъектов трудового договора. Данная проблематика крайне актуальна среди работающих граждан, среди наемных работников, среди работодателей. Нередко на предприятиях случаются конфликты между сторонами-субъектами трудовых отношений. Кто же может стать субъектом права? Чтобы таковым являться, гражданин должен обладать тремя элементами, из которых в итоге сложится правосубъектность, а именно правоспособностью, дееспособностью и деликтоспособностью<sup>1</sup>. Так же нередки случаи нарушения прав работников их работодателями, вопреки законодательству. Большинство конфликтов, возникающих между работником и работодателем можно урегулировать с помощью Трудового кодекса Российской Федерации, поэтому каждый работник может обратиться к законодательству, чтобы защитить свои права как субъекта трудовых отношений.

Трудовой договор является основанием возникновения прав и обязанностей работников железнодорожного транспорта. Вместе с тем материальной основой содержания трудовых договоров на железнодорожном транспорте выступают положения нормативных правовых актов различных уровней — в частности, Трудового кодекса, Коллективного договора, соответствующих Правил внутреннего трудового распорядка, Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта.

В настоящее время в железнодорожной отрасли применяется Типовой трудовой договор с работником филиала, иного структурного подразделения открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 07.12. 2014г. № 2362р.

Права и обязанности, предусмотренные в настоящем договоре, не дифференцируются в зависимости от принадлежности работника к той или иной категории, и являются общими для всех. Вместе с тем, сама специфика железных дорог не подразумевает унифицированного подхода к правам

---

<sup>1</sup> Радько Т. Н. Основы трудового права : учеб. пособие. М. : Проспект, 2012. С. 29.

и обязанностям работников. Представляется необходимым разделить лиц, трудящихся в сфере железнодорожного транспорта на:

1. руководителей и специалистов
2. служащих
3. рабочих

Прежде всего, необходимо отметить, что в целом права и обязанности работников, содержащиеся в Типовом договоре, идентичны тем, что указаны в ст. 21 ТК РФ. В частности, п. 8 указанного документа предусматривает, что работник имеет право на:

1) изменение и расторжение трудового договора в порядке и на условиях, которые установлены Трудовым кодексом Российской Федерации, иными федеральными законами и настоящим Трудовым договором;

2) предоставление ему работы, обусловленной Трудовым договором;

3) рабочее место, соответствующее государственным нормативным требованиям охраны труда и условиям, предусмотренным коллективным договором;

4) своевременную и в полном объеме выплату заработной платы в соответствии со своей квалификацией, сложностью труда, количеством и качеством выполненной работы;

5) отдых, обеспечиваемый установлением нормальной продолжительности рабочего времени, сокращенного рабочего времени для отдельных профессий и категорий работников, предоставлением еженедельных выходных дней, нерабочих праздничных дней, оплачиваемых ежегодных отпусков;

6) полную достоверную информацию об условиях труда и требованиях охраны труда на рабочем месте;

7) профессиональную подготовку, переподготовку и повышение своей квалификации в порядке, установленном Трудовым кодексом Российской Федерации, иными федеральными законами и нормативными документами ОАО «РЖД»;

8) объединение, включая право на создание профессиональных союзов и вступление в них для защиты своих трудовых прав, свобод и законных интересов;

9) участие в управлении ОАО «РЖД» в предусмотренных Трудовым кодексом Российской Федерации, иными федеральными законами и коллективным договором формах;

10) ведение коллективных переговоров и заключение коллективных договоров и соглашений через своих представителей, а также на информацию о выполнении коллективного договора, соглашений;

11) защиту своих трудовых прав, свобод и законных интересов всеми не запрещенными законом способами;

12) разрешение индивидуальных и коллективных трудовых споров в порядке, установленном Трудовым кодексом Российской Федерации, иными федеральными законами;

13) возмещение вреда, причиненного работнику в связи с исполнением трудовых обязанностей, и компенсацию морального вреда в порядке, установленном Трудовым кодексом Российской Федерации, иными федеральными законами;

14) обязательное социальное страхование в случаях, предусмотренных федеральными законами;

15) негосударственное пенсионное обеспечение на условиях и в порядке, предусмотренном Положением о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД».

Работник также имеет иные права, предусмотренные Трудовым кодексом Российской Федерации, иными федеральными законами, коллективным договором, соглашениями и настоящим Трудовым договором. Представляется целесообразным разработать и утвердить типовые договоры, которые должны ориентироваться как на конкретную категорию работников железнодорожного транспорта — руководители и специалисты, служащие и рабочие, так и учитывать специфику труда в зависимости от особенностей конкретной деятельности железнодорожного комплекса. Кроме этого, анализ нормативных правовых актов, регулирующих труд работников железнодорожного транспорта, свидетельствует о целесообразности дополнения трудовых договоров всех категорий работников следующими правами:

— на продвижение по службе;

— на дополнительные отпуска на основаниях, предусмотренных трудовым законодательством, нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, Коллективным договором ОАО «РЖД»<sup>1</sup>;

— на обеспечение своих бытовых нужд: например, на торгово-бытовое обслуживание в случае проживания работника на линейной станции, разъезде, не имеющих такого обслуживания; обеспечение, в случае необходимости, бытовым топливом соответствии с Правилами выдачи бытового топлива в ОАО «РЖД»;

— на оздоровление, санаторно-курортное лечение в соответствующих лечебно-оздоровительных учреждениях ОАО «РЖД»;

— на сохранение за работником права пользования услугами детских образовательных и лечебных учреждений ОАО «РЖД» в течение двух лет после прекращения трудового договора, за исключением случаев, когда основанием расторжения трудового договора явилось совершение работником дисциплинарного проступка, за который в соответствии с ТК РФ и законодательством о дисциплине работников железнодорожного транспорта может быть применено дисциплинарное взыскание в виде увольнения.

---

<sup>1</sup> Так, п. 4.8.1 предусматривает обязанность работодателя предоставлять работникам отпуск до пяти календарных дней, в том числе один день с оплатой в размере тарифной ставки (оклада) в случае рождения ребенка, регистрации брака (в том числе — детей).

Трудовые обязанности работников железнодорожного транспорта, закрепленные в п. 9 Типового договора, также в целом повторяют соответствующую статью ТК. К ним, в частности, относятся следующие:

1) добросовестно исполнять свои трудовые обязанности, возложенные на него настоящим Трудовым договором, должностной инструкцией (инструкционной карточкой), не допускать действий, препятствующих другим работникам исполнять свои трудовые обязанности;

2) исполнять нормативные документы ОАО «РЖД», распоряжения, а также поручения вышестоящих и непосредственных руководителей, отданные в пределах их должностных полномочий; правила внутреннего трудового распорядка, условия заключенного коллективного договора;

3) соблюдать трудовую дисциплину;

4) выполнять установленные нормы труда;

5) соблюдать требования по охране труда и обеспечению безопасности труда;

6) бережно относиться к имуществу работодателя (в том числе к имуществу третьих лиц, находящемуся у работодателя, если работодатель несет ответственность за сохранность этого имущества) и других работников;

7) незамедлительно сообщить работодателю либо непосредственному руководителю о возникновении ситуации, представляющей угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества работодателя (в том числе имущества третьих лиц, находящегося у работодателя, если работодатель несет ответственность за сохранность этого имущества);

Условия труда в сфере деятельности железнодорожного транспорта традиционно относятся к тяжелым, вредным и опасным, а также к особо тяжелым, особо вредным и особо опасным. Обоснованным представляется утверждение Н. Д. Потаповой, о том, что специфика содержания трудового договора работников транспорта заключается во взаимосвязи трудовой функции работника с непосредственным управлением или обслуживанием источника повышенной опасности<sup>1</sup>. Данные обстоятельства являются предпосылкой для увеличения возраста, с которого лицо приобретает возможность заключать трудовой договор в качестве работника железнодорожного транспорта, — возрастной ценз в данном случае составляет 18 лет.

Двусторонний характер трудового правоотношения предполагает наличие у сторон корреспондирующих прав и обязанностей, выступающих предпосылкой необходимости их соблюдения (применительно к обязанностям) и правильного использования (применительно к правам) для обеих сторон трудового договора. Типовой договор с работником филиала, иного структурного подразделения ОАО «РЖД» устанавливает следующие

---

<sup>1</sup> Потапова Н. Д. Дифференциация в правовом регулировании труда работников железнодорожного транспорта : автореф. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 25.



обязанности работодателя:

1) соблюдать трудовое законодательство Российской Федерации и иные нормативные правовые акты, содержащие нормы трудового права, локальные нормативные акты, условия коллективного договора, соглашений и настоящего Трудового договора;

2) предоставлять работнику работу, обусловленную настоящим Трудовым договором;

3) обеспечивать безопасность и условия труда, соответствующие государственным нормативным требованиям охраны труда;

4) обеспечивать работника оборудованием, инструментами, технической документацией и иными средствами, необходимыми для исполнения им трудовых обязанностей;

5) выплачивать в полном размере причитающуюся работнику заработную плату в сроки, установленные Трудовым кодексом Российской Федерации, коллективным договором, правилами внутреннего трудового распорядка;

6) вести коллективные переговоры, а также заключать коллективный договор в порядке, установленном Трудовым кодексом Российской Федерации;

7) предоставлять представителям работников полную и достоверную информацию, необходимую для заключения коллективного договора, соглашения и контроля за их выполнением;

8) знакомить работника под расписку с принимаемыми локальными нормативными актами, непосредственно связанными с его трудовой деятельностью;

9) рассматривать представления соответствующих профсоюзных органов, иных избранных работниками представителей о выявленных нарушениях трудового законодательства и иных актов, содержащих нормы трудового права, принимать меры по устранению выявленных нарушений и сообщать о принятых мерах указанным органам и представителям;

10) создавать условия, обеспечивающие участие работника в управлении ОАО «РЖД» в предусмотренных Трудовым кодексом Российской Федерации, иными федеральными законами и коллективным договором формах;

11) осуществлять обязательное социальное страхование работника в порядке, установленном федеральными законами, предоставлять социальные гарантии и льготы в соответствии с законодательством Российской Федерации, коллективным договором;

12) возмещать вред, причиненный работнику в связи с исполнением им трудовых обязанностей, а также компенсировать моральный вред в порядке и на условиях, которые установлены Трудовым кодексом Российской Федерации, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

13) исполнять иные обязанности, предусмотренные трудовым законо-

дательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами и настоящим Трудовым договором.

В целом предусмотренные обязанности идентичны закрепленным ст. 22 ТК РФ. Однако, специфика деятельности железнодорожного транспорта требует включения в трудовые договоры и некоторых других обязанностей работодателя, а также и конкретизации существующих. В частности, представляется целесообразным в п.3 указанные обязанности изложить следующим образом: <работодатель обязан> обеспечивать здоровые и безопасные условия труда работника на основе комплекса правовых, социально-экономических, организационно-технических лечебно-профилактических и санитарно-гигиенических мероприятий в соответствии с законодательством Российской Федерации и коллективными договорами. Кроме этого, представляется возможным дополнить обязанности работодателя следующими:

- обеспечивать обучение и проверку знаний по охране труда работника;

- обеспечивать повышение квалификации работника;

- предоставлять работнику дополнительные отпуска на основаниях, предусмотренных трудовым законодательством, нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, Коллективным договором ОАО «РЖД»;

- обеспечивать бытовые нужды работника;

- обеспечивать оздоровление, санаторно-курортное лечение работника в соответствующих лечебно-оздоровительных учреждениях ООО «РЖД»;

- сохранять за работником право пользования услугами детских образовательных и лечебных учреждений ООО «РЖД» в течение двух лет после прекращения трудового договора, за исключением случаев, когда основанием расторжения трудового договора явилось совершение работником дисциплинарного проступка, за который в соответствии с ТК РФ и законодательством о дисциплине работников железнодорожного транспорта может быть применено дисциплинарное взыскание в виде увольнения.

Права и обязанности сторон трудового правоотношения, закрепляемые трудовыми договорами с работниками железнодорожного транспорта, являются конкретизацией соответствующих прав и обязанностей, устанавливаемых Трудовым кодексом, Федеральным законом «О железнодорожном транспорте Российской Федерации», коллективным договором, Положением о дисциплине, Правилами внутреннего трудового распорядка, применяемыми на железнодорожном транспорте. А сущность дисциплины труда должна предполагать не только соблюдение обязанностей, но и правильное использование прав сторонами трудового правоотношения, в частности работников.

Сохраняющее свое действие Положение о дисциплине работников же-

лезнодорожного транспорта 1992 г. Предусматривает, что руководитель обязан:

а) правильно организовывать работу подчиненных, четко отдавать приказы и указания и проверять их точное и своевременное исполнение, уделяя особое внимание вопросам организации безопасности движения поездов и маневровой работы, обеспечивать внедрение научной организации труда и управления;

б) обеспечивать соблюдение режима экономии, соблюдение финансовой дисциплины и выполнение договорных обязательств, рациональное и эффективное использование материальных ресурсов, сохранность перевозимых грузов, багажа и иного вверенного имущества, выявлять и устранять причины и условия, способствующие их утрате, порче и хищению;

в) уделять внимание повышению уровня государственной и трудовой дисциплины, добиваться сокращения потерь рабочего времени и текучести кадров, поощрять отличившихся по службе работников и строго взыскивать с нарушителей дисциплины, быть чутким к людям, их нуждам и запросам;

г) подавать пример добросовестного отношения к выполнению служебного долга, а также достойного поведения как на службе, так и вне ее.

Необходимым условием привлечения работника к ответственности за совершение дисциплинарного проступка выступает наличие причинно-следственной связи между совершенным им деянием и наступившими неблагоприятными последствиями. В данном случае вредные последствия должны быть следствием, а само противоправное поведение работника — причиной наступления именно этих последствий.

Локальные акты ОАО «РЖД» и его структурных подразделений, характеризующие производственные упущения, либо обходят стороной вопрос виновности работника, либо указывают на наличие в его деянии умышленной вины или неосторожной вины в виде небрежности: «...умышленная порча и небрежное хранение работниками имущества и материальных ценностей предприятия». Вместе с тем, в сознательной деятельности работника, выражающейся в совершении определенных действий либо в воздержании от них, присутствуют интеллектуальный и волевой моменты. Совершение или допущение производственных упущений является основанием лишения работника премии или снижения ее размера. Выплата премии — как вид поощрения предусмотрена для работников, добросовестно исполняющих свои трудовые обязанности. В этой связи представляется необходимым внести соответствующие изменения в локальные нормативные акты ОАО «РЖД», прямо предусматривающие вину работника в совершении производственного упущения и причинно-следственную связь между его совершением и наступившими общественно-вредными последствиями.

Термин «защита» является тождественным термину «охрана», так как законодательством оба этих термина используются для обозначения дея-

тельности, которая обеспечивает, соблюдение прав и свобод человека и гражданина, а также охраняемых законом интересов государства. Под защитой трудовых прав работников понимается деятельность компетентных органов по разрешению трудовых споров, которая охватывает все стадии процесса и направляется на пресечение правонарушений и восстановление нарушенных прав.

Можно выделить круг лиц, осуществляющих защиту прав работников, осуществляющих деятельность по разрешению трудовых споров:

- 1) работник может самостоятельно защищать свои нарушенные права;
- 2) государственные органы, которые осуществляют защиту прав и свобод человека и гражданина, в том числе трудовых прав работников;
- 3) специально уполномоченные государственные органы контроля и надзора за соблюдением законодательства о труде и правил безопасного ведения работ в отдельных отраслях (Федеральная инспекция труда, Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору), органы государственного надзора в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения;
- 4) негосударственные органы и организации (комиссии по трудовым спорам, профессиональные союзы).

Защита трудовых прав — это различные действия государственных и профсоюзных органов по профилактике правонарушений, оказание помощи этими органами работникам в ликвидации правонарушений, восстановлении нарушенных трудовых прав и последующем привлечении к ответственности нарушителей.

В более широком смысле под защитой прав работников можно понимать любого рода деятельность, совершаемую субъектами в интересах работника и способствующую улучшению условий их труда и благосостояния.

Если сослаться на Конституцию Российской Федерации, то субъект трудового права, как и любой другой субъект права, т.е. и просто гражданин или иностранец, либо лицо без гражданства, вправе защищать свои трудовые права и свободы всеми способами, не запрещенными законом.

© Аксенов Н. И.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
nikitaks13@yandex.ru

## **Злоупотребление правом со стороны работодателя и способы противодействия**

**Аннотация.** Данная статья посвящена правовому взаимодействию работодателя и работника и конфликтам между ними. А так же способам противодействия; разрешению трудовых споров. Рассмотрены проблемы при защите интересов работника.

**Ключевые слова:** нарушения; выплаты заработной платы; трудовой договор; трудовое право; работодатель; работник; защита; ответственность.

По современной статистике можно сказать, что чаще всего встречаются следующие нарушения прав работников со стороны работодателей:

Отказы в заключении трудового договора. В данном случае нарушаются:

1. статья 16 ТК РФ: «Трудовые отношения возникают между работником и работодателем на основании трудового договора», «Трудовые отношения между работником и работодателем возникают также на основании фактического допущения работника к работе с ведома или по поручению работодателя или его представителя в случае, когда трудовой договор не был надлежащим образом оформлен»;

2. статья 21 ТК РФ: «Работник имеет право на: заключение, изменение и расторжение трудового договора...»;

3. статья 67 ТК РФ: «Трудовой договор, не оформленный в письменной форме, считается заключенным, если работник приступил к работе с ведома или по поручению работодателя или его представителя. При фактическом допущении работника к работе работодатель обязан оформить с ним трудовой договор в письменной форме не позднее трех рабочих дней со дня фактического допущения работника к работе»<sup>2</sup>.

1. Выплата заработной платы раз в месяц (или реже) в нарушение ст. 136 ТК РФ: «Заработная плата выплачивается не реже чем каждые полмесяца в день, установленный правилами внутреннего трудового распорядка, коллективным договором, трудовым договором».

2. Выплата «серой» заработной платы. Иначе говоря, под этим можно понимать налоговое правонарушение, поскольку тут возникает невыплата налогов и взносов во внебюджетные фонды. Однако при этом нарушаются в том числе и трудовые права обычных работников, например, на оплату

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент М. Ю. Филиппова.

<sup>2</sup> Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ.

оплата листка нетрудоспособности в объеме, исходя из существующей заработной платы, а не минимально размера, который устанавливает государство.

3. Несвоевременная оплата отпуска в нарушение статьи 136 ТК РФ: «Оплата отпуска производится не позднее чем за три дня до его начала».

4. Невыплата или выплата с задержками заработной платы нарушается статья 21 ТК РФ: «Работник имеет право на: своевременную и в полном объеме выплату заработной платы в соответствии со своей квалификацией, сложностью труда, количеством и качеством выполненной работы».

5. Невыплата за переработку, сверхурочных, за работы в выходные, за работу в праздничные дни, непредоставление дополнительных выходных — нарушение статей 152-153 ТК РФ.

6. Несвоевременная выдача трудовой книжки при увольнении — ст. 84.1, 140 ТК РФ.

7. Нарушения требований об ежегодном предоставлении отпуска. О чем говорится в статье 124 ТК РФ: «Запрещается непредоставление ежегодного оплачиваемого отпуска в течение двух лет подряд»

Государственный контроль за соблюдением трудового законодательства и иных осуществляет федеральная инспекция труда, о нем говорится в ст. 353 ТК РФ. Этот орган вправе:

1. проводить проверки работодателей;
2. выдавать обязательные для исполнения предписания об устранении нарушений;
3. вести прием и рассмотрение заявлений, писем, жалоб и иных обращений граждан о нарушениях их трудовых прав, принятия мер по устранению выявленных нарушений и восстановлению нарушенных прав.

Никаких особых требований к составлению жалобы в трудовую инспекцию не установлено, поэтому любой работник может справиться с ее составлением, соблюдая общие правила:

1. письменная форма жалобы;
2. четкое изложение фактов и просьб в жалобе (например, просьба провести проверку)
3. число и подпись.

Гражданин в своем обращении в обязательном порядке должен указать свои фамилию, имя, отчество, почтовый или электронный адрес, по которому должны быть направлены ответ или уведомление об обращении, излагает суть предложения своего заявления, жалобы и ставит дату. В случае надобности в подтверждение своего заявления он может приложить к обращению документы и материалы в электронном виде. Поступившее обращение рассматривается в порядке, установленном Федеральным законом от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации». Ответ на обращение отправляется по почтовому или электронному адресу, который указан в обращении.

Сроки рассмотрения:

- срок регистрации — 3 дня;
- переадресация — 7 дней;
- ответ обращения — 30 дней (иногда может быть продлен до тридцати дней).

Основные компетенции инспекции:

- соблюдение работодателями трудового законодательства и иных нормативно-правовых актов, содержащих нормы трудового права, путем проведения проверок, обследований, выдачи обязательных для исполнения предписаний об устранении нарушений, составления протоколов об административных правонарушениях в пределах полномочий, подготовки других материалов о привлечении виновных к ответственности в соответствии с федеральными законами и нормативными правовыми актами;
- соблюдение установленного порядка расследования и учета несчастных случаев на производстве;
- осуществление социальных выплат безработным;
- реализацию прав работников на получение обеспечения по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, а также за назначение, исчисление и выплату пособий по временной нетрудоспособности за счет средств работодателей;
- прохождением гражданами альтернативной гражданской службы и увольнением с нее;
- порядок установления степени утраты профессиональной трудоспособности в результате несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний;
- деятельностью органов опеки и попечительства в отношении совершеннолетних недееспособных или не полностью дееспособных граждан.

Функции:

- рассмотрение в соответствии с законодательством РФ дел об административных правонарушениях;
- информирование и консультирование работодателей и работников по вопросам соблюдения трудового законодательства и нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права;
- принятие решения о переводе гражданина, проходящего альтернативную гражданскую службу, из одной организации в другую;
- подготовку плана направления граждан на альтернативную гражданскую службу;
- государственную экспертизу условий труда в порядке, установленном Правительством РФ;
- проверку деятельности организаций, осуществляющих социальную защиту населения, других организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность в сфере социальной защиты населения;

- организует предоставление социальных гарантий, установленных законодательством РФ для социально незащищенных категорий граждан;
- организует прием граждан, обеспечивает своевременное и полное рассмотрение обращений граждан, принимает по ним решения и направляет заявителям ответы в установленный законодательством РФ срок.

Роструд для реализации указанных полномочий имеет следующие права:

- организовывать проведение необходимых обследований, испытаний, экспертиз, анализов и оценок, а также научных исследований по вопросам осуществления надзора и контроля, оказания государственных услуг в установленной сфере деятельности;
- давать юридическим и физическим лицам разъяснения;
- запрашивать и получать сведения, необходимые для принятия решений по вопросам, отнесенным к его компетенции;
- привлекать в установленном порядке для проработки вопросов установленной сферы деятельности научные и иные организации, ученых и специалистов;
- составлять протоколы об административных правонарушениях в случаях, предусмотренных законодательством РФ об административных правонарушениях.

Рассмотрим на примере порядок действий при задержке выплаты заработной платы.

Согласно ст. 142 ТК РФ в случае задержки выплаты заработной платы на срок более пятнадцати дней работник имеет право, известив работодателя в письменной форме, приостановить работу на весь период до выплаты задержанной суммы.

В период приостановления работы работник имеет право в свое рабочее время отсутствовать на рабочем месте.

Не допускается приостановление работы только:

1. в периоды введения военного, чрезвычайного положения или особых мер в соответствии с законодательством о чрезвычайном положении;
2. в органах и организациях Вооруженных Сил РФ, других военных, военизированных и иных формированиях и организациях, ведающих вопросами обеспечения обороны страны и безопасности государства, аварийно-спасательных, поисково-спасательных, противопожарных работ, работ по предупреждению или ликвидации стихийных бедствий и чрезвычайных ситуаций, в правоохранительных органах;
3. государственными служащими;
4. в организациях, непосредственно обслуживающих особо опасные виды производств, оборудования;
5. работниками, в трудовые обязанности которых входит выполнение работ, непосредственно связанных с обеспечением жизнедеятельности населения (энергообеспечение, отопление и теплоснабжение, водоснабжение, газоснабжение, связь, станции скорой и неотложной медицинской



помощи).

Работник, отсутствовавший в свое рабочее время на рабочем месте в период приостановления работы, обязан выйти на работу не позднее следующего рабочего дня после получения письменного уведомления от работодателя о готовности произвести выплату задержанной заработной платы в день выхода работника на работу.

Как известить об этом работодателя? Если задержка выплаты заработной платы превысила пятнадцать дней, то работнику, желающему приостановить работу, следует письменно известить об этом своего работодателя. Текст может быть таким:

*«Извещаю вас о том, что с 15 марта 2017 г. на основании статьи 142 Трудового кодекса Российской Федерации я намерен приостановить свою работу, так как со дня, когда мне должна была быть выплачена моя заработная плата (15.03.2017), прошло более 15 дней. Прошу в краткие сроки решить вопрос о выплате мне заработной платы. При невыплате заработной платы оставляю за собой право обратиться в надзорные органы для привлечения к ответственности лиц, допустивших задержку в выплате заработной платы и в судебные органы для взыскания полагающихся мне сумм».*

Начиная со дня уведомления работник вправе отсутствовать на рабочем месте. На ответ у работодателя тридцать дней. Хотя, подача уведомления не исключает и других действий для решения проблемы с задержанием заработной платы. Поэтому можно не ждать так долго. Можно, например, обратиться с заявлением в прокуратуру, примерный текст может выглядеть так: *«Сообщаю, что мой работодатель — ООО «РОМАШКА» (указывается юридический адрес), начиная с 15 марта 2013 г. полностью не выплачивает мне полагающуюся заработную плату. На день написания данного обращения срок задержки составил два месяца. Прошу провести проверку по данному факту, и привлечь моего работодателя к установленной законодательством ответственности и оказать мне помощь в получении заработной платы. О предпринятых мерах прошу сообщить мне в сроки, установленные законом, по адресу: (указать адрес)»*

Заявление может быть направлено по почте, представлено лично или через электронную приемную.

Если по обращению не будет обнаружено состава преступления или правонарушения (это возможно, если задержка выплаты заработной платы произошла не по вине работодателя), то рассмотрение обращения должно пройти в течение тридцати дней со дня регистрации письменного обращения.

Если будет установлен состав преступления, то решение по нему будет принято в течение трех суток. Если будет установлен состав правонарушения, то будет составлен протокол об административном правонарушении, и дело должно быть рассмотрено в 15-дневный срок со дня получения.

Если в организации работника существует комиссия по трудовым спорам, то можно обратиться туда. Комиссией по трудовым спорам является орган по рассмотрению индивидуальных трудовых споров, образуемый работниками и работодателем из равного числа представителей, в компетенцию которого входит рассмотрение индивидуальных трудовых споров, за исключением споров о восстановлении на работе, о возмещении работником ущерба, причиненного работодателю, об отказе в приеме на работу.

Индивидуальный трудовой спор рассматривается комиссией по трудовым спорам, если работник самостоятельно или с участием своего представителя не смог урегулировать разногласия при личных переговорах с работодателем. Также работник вправе обратиться в комиссию по трудовым спорам в трехмесячный срок со дня, когда узнал или должен был узнать о нарушении своего права. В случае пропуска по уважительным причинам установленного срока комиссия по трудовым спорам может его восстановить и разрешить спор по существу. Комиссия по трудовым спорам обязана рассмотреть индивидуальный трудовой спор в течение десяти календарных дней со дня подачи работником заявления. Решение комиссии по трудовым спорам подлежит исполнению в течение трех дней по истечении десяти дней, предусмотренных на обжалование. В случае неисполнения решения комиссии по трудовым спорам в установленный срок указанная комиссия выдает работнику удостоверение, являющееся исполнительным документом. Работник может обратиться за удостоверением в течение одного месяца со дня принятия решения комиссией по трудовым спорам. В случае пропуска работником указанного срока по уважительным причинам комиссия по трудовым спорам может восстановить этот срок. Удостоверение не выдается, если работник или работодатель обратился в установленный срок с заявлением о перенесении трудового спора в суд. На основании удостоверения, выданного комиссией по трудовым спорам и предъявленного не позднее трехмесячного срока со дня его получения, судебный пристав приводит решение комиссии по трудовым спорам в исполнение в принудительном порядке.

Еще одним вариантом решения ситуации с невыплатой заработной платы может быть обращение в инспекцию труда, которое может быть изложено так: *«Мой работодатель — ООО «Вагончик» (указывается адрес), где я работаю в должности менеджера первой категории, не выплатил мне в срок заработную плату. На день написания данной жалобы срок задержки составил два месяца. Прошу провести проверку по данному факту и привлечь моего работодателя к установленной законодательством ответственности и оказать мне помощь в получении полагающейся мне заработной платы. О мерах, которые были предприняты, прошу сообщить мне в сроки, установленные законом, по адресу Проспект ромашек, дом 5, квартира 117».*

Такое обращение подлежит обязательной регистрации в течение трех дней с момента поступления в государственный орган, орган местного са-

моуправления или должностному лицу. Само рассмотрение обращения должно пройти в течение 30 дней со дня регистрации письменного обращения.

Последний вариант разрешения ситуации, судебный порядок решения вопроса. Работник вправе обратиться в суд с иском с заявлением с требованием выплатить причитающуюся ему заработную плату в течение трех месяцев со дня, когда началась задержка. Пропущенный срок может быть восстановлен, если он был пропущен по уважительной причине. Доказательствами по делу могут служить:

- документы — копия трудовой книжки, трудовой договор, приказ о приеме на работу, локальные нормативные акты работодателя, коллективный договор, расчетные листки за предыдущие месяцы, распечатка с банковского счета;
- свидетельские показания.

Цена иска будет складываться из суммы задержанной заработной платы, компенсации за время задержки, расходов на юристов и иного ущерба, который нанесла задержка заработной платы работника. А при нарушении работодателем установленного срока выплаты заработной платы, работодатель обязан выплатить их с уплатой процентов за каждый день задержки начиная со следующего дня после установленного срока выплаты до дня фактического расчета включительно. Размер денежной компенсации может быть повышен коллективным договором или трудовым договором.

Обязанность выплаты указанной денежной компенсации возникает независимо от наличия вины работодателя. Заметим, что рассмотрение дел по трудовым спорам не облагается государственной пошлиной. Заявление подается в районный суд по месту жительства истца или по месту нахождения ответчика, в данном случае работодателя. Пример искового заявления может выглядеть так:

*« С 12 марта 2007 г. я являюсь работником ООО «Шпалы», в настоящее время — в должности машинист с ежемесячным окладом 70 тысяч рублей.*

*Факт моей работы в ООО «Шпалы» подтверждается трудовым договором. Начиная с 15 марта 2017 г. мне не выплачивалась заработная плата. На день подачи искового заявления задолженность ООО «Шпалы» по заработной плате составляет 210 тысяч рублей. Я неоднократно обращался к работодателю с требованием выплатить мне задолженности по заработной плате, но до настоящего времени задолженность не погашена. В соответствии со статьей 236 ТК РФ, при нарушении работодателем установленного срока выплаты заработной платы, оплаты отпуска, выплат при увольнении и других выплат, причитающихся работнику, работодатель обязан выплатить их с уплатой процентов в размере не ниже одной трехсотой действующей в это время ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации от невыплаченных в срок сумм за каждый день задержки начиная со следующего дня после установленного*

*срока выплаты по день фактического расчета включительно. Обязанность выплаты указанной денежной компенсации возникает независимо от наличия вины работодателя. Сумма процентов за просрочку выплаты заработной платы на момент подачи искового заявления составляет (указывается сумма). Расчет прилагаю. Неправомерными действиями ответчика мне причинен большой моральный вред, который я оцениваю в 300 тысяч рублей. На основании изложенного, прошу суд: взыскать с ответчика задолженность по заработной плате в размере 210 тысяч рублей;*

*взыскать с ответчика проценты за просрочку выплаты заработной платы; взыскать с ответчика в качестве возмещения морального вреда 300 тысяч рублей».*

Одним примером нарушения прав работника работодателем может являться нарушение, рассматриваемое мной в научной статье. Очень часто на практике происходят нарушения прав работника, являющегося родителем, либо молодой мамы.

После того как закончится отпуск по уходу за ребенком, молодая мама может решить снова выйти на работу, и не на новое рабочее место, а к прежнему работодателю. В связи с этим может возникнуть ряд проблем.

Заметим, что трудовые отношения возникают между работником и работодателем на основании трудового договора, заключаемого ими в соответствии с ТК РФ<sup>1</sup>.

Работодатель может быть недоволен увидеть через три года свою работницу, который утратил часть своей прежней сноровки и квалификации. За время отпуска мог даже смениться руководитель, и новый руководитель может быть не в восторге от появления в своем коллективе нового для него сотрудника, которого он прежде не видел. В трудовом законодательстве прописано, что после окончания отпуска по уходу за ребенком, работодатель обязан принять сотрудника обратно на его рабочее место (ст. 261 ТК РФ).

Работодатель не имеет права сокращать или увольнять мать, до тех пор пока ее ребенок не достигнет возраста трех лет.

Основания прекращения трудового договора с сотрудником указываются в части первой ст. 77 ТК РФ. Существует несколько вариантов прекращения трудового договора:

- прекращение трудового договора по соглашению сторон;
- прекращение трудового договора по инициативе самого работника;
- прекращение трудового договора по инициативе его работодателя;
- прекращение трудового договора по другим обстоятельствам, которые не зависят от воли работника и работодателя.

Касаясь списка причин, по которым работодатель может уволить своего сотрудника, можно сказать, что он ограничен. Согласно законодатель-

---

<sup>1</sup> Зайцева О. Б. Руководитель организации как субъект трудового права : монография. М., 2015. С. 39.

ству работодатель имеет право уволить работника в определенных случаях:

- 1) Неоднократного неисполнения работником своих трудовых обязанностей
- 2) Однократного грубого нарушения работником своих трудовых обязанностей
- 3) Сокращения численности штата
- 4) Из-за недостаточной квалификации работника и несоответствия работника занимаемой им должности
- 5) Ликвидации организации
- 6) Совершении работником виновным действий, которые дают основание утратить доверие к нему со стороны его работодателя
- 7) В других случаях, установленных ТК РФ и иными федеральными законами<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Касьянова Г. Ю. Ответственность работника и работодателя. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2013. С. 134.

© Аксенова Е. А.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
Lena.aksenova.96@BK.RU

## Государственное регулирование на рынке услуг наружной рекламы

**Аннотация.** В статье раскрывается понятие и признаки наружной рекламы, понятие структуры и виды правоотношений наружной рекламы.

**Ключевые слова:** реклама; наружная реклама; рекламирование; раскрутка.

Реклама регулируется Федеральным законом от 13 марта 2006 г. № 38-ФЗ «О рекламе».

Наружную рекламу можно отнести к старейшей форме рекламы. В настоящее время она остается одной из наиболее распространенных в сфере рекламы товаров и услуг. В данное время индустрия наружной рекламы активно развивается.

Реклама — информация, распространенная любым способом, в любой форме и с использованием любых средств, адресованная неопределенному кругу лиц и направленная на привлечение внимания к объекту рекламирования, формирование или поддержание интереса к нему и его продвижение на рынке.

Наружная реклама — это текстовая, графическая, либо иная визуальная информация рекламного характера, которая размещается на специальных стационарных или временных конструкциях, расположенных на открытой местности, внешних поверхностях зданий и сооружений, элементах уличного оборудования, над проезжей частью улиц и дорог или на них самих. В России ее часто называют «аутдоор» (от англ. outdoor — находящийся на открытом воздухе). Под этим термином подразумевается реклама, которая размещена вне помещений, вне зданий — на улице, под открытым небом.

Наружная реклама состоит из 5 требований, она должна:

1. Часто попадаться на глаза.
2. Привлекать к себе внимание.
3. Быть лаконичной.
4. Быть без труда воспринимаемой на ходу.
5. Быть понятной массовой аудитории.

Государственное регулирование рекламной деятельности делится на нормативное и организационное. Нормативное регулирование устанавливает правила осуществления рекламной деятельности и ответственности

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент Е. И. Кобзева.

за нарушение этих правил.

Организационное регулирование осуществляется Федеральной антимонопольной службой, которая является уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по принятию нормативных правовых актов, контролю и надзору за соблюдением законодательства в сфере рекламы (в части установленных законодательством полномочий антимонопольного органа). Полномочия антимонопольного органа в данной сфере определены ст. 33 Закона о рекламе. В частности, антимонопольный орган:

- предупреждает и пресекает факты ненадлежащей рекламы;
- направляет субъектам рекламной деятельности предписания о прекращении нарушения законодательства о рекламе, об осуществлении контррекламы;
- предъявляет иски в суды, арбитражные суды в связи с нарушением законодательства РФ о рекламе, о признании недействительными сделок, связанных с ненадлежащей рекламой.

В субъектах РФ создаются и действуют специальные органы, в функции которых входит управление рекламной деятельностью. В Москве создан Комитет рекламы, информации и оформления города Москвы.

К функциям этого Комитета относятся:

- анализ состояния и потребностей рынка рекламы;
- разработка нормативных актов, направленных на регулирование деятельности в области наружной рекламы;
- формирование единого городского рекламно-информационного пространства, разработка и ведение общегородского реестра рекламы;
- контроль за состоянием средств рекламы, их инвентаризация;
- разработка и представление на утверждение экономически обоснованных тарифов оплаты за использование рекламного пространства в Москве;
- контроль за соблюдением правил размещения рекламы;
- проведение конкурсов на право размещение рекламы.

В субъектах РФ создаются и действуют консультативно-совещательные коллегиальные органы, задачами которых являются выработка предложений по определению политики в области рекламы; разработка концепций развития индустрии рекламы; координация деятельности органов власти, местного самоуправления, хозяйствующих субъектов в сфере рекламы.

Увеличивающийся спрос и возникновение новых требований к рекламному бизнесу вызваны в первую очередь, существенными изменениями российского рынка рекламного бизнеса, значительным усложнением оказания рекламных услуг.

Наружная реклама является важнейшим ресурсом устойчивого развития городского округа и одним из важнейших инструментов проводника экономической информации, которую можно измерить и оценить в ре-

зультате практического влияния на определенные общественные процессы. Таким образом, исследование государственного регулирования наружной рекламы имеет важное практическое значение.

Неоднозначность сферы функционирования наружного рекламного бизнеса вызывает особенности регулирования со стороны государства государственных органов. Организация рекламной деятельности в Российской Федерации с каждым годом все в большей степени сужается в пространстве городов мегаполисов и в результате, образуются соответствующие структура и объем потребления наружной рекламы.

Важность государственного регулирования сферы наружной рекламы, тем более велика в настоящее время, когда индустрия медиа продуктов приносит все большую прибыль, данный бизнес способен обеспечить приток денег в субъекты Российской Федерации и стать дополнительным источником поступлений (в виде налогов и сборов) в бюджеты территорий (населенных пунктов).

В настоящий момент специальные неналоговые и налоговые отчисления от занятия предпринимательской деятельностью в сфере распространения наружной рекламы, прежде всего, направляются непосредственно в бюджет муниципального образования.

Потребность в экономически доступных средствах распространения рекламной информации, порождающая спрос на наружную рекламу, стала объективной предпосылкой появления услуги по распространению наружной рекламы, самостоятельного вида экономической и предпринимательской деятельности, и, как следствие, конкурентной среды на рынках услуг по распространению наружной рекламы на территориях городов РФ. Коммерческие организации, оказывающие услуги по распространению наружной рекламы, договариваются с собственниками и иными обладателя прав на недвижимое имущество, получают в органах местного самоуправления необходимые разрешения, устанавливают рекламные щиты и получают доходы от размещения рекламных материалов на основании договоров с рекламодателями, торгующими организациями, товаропроизводителями или уполномоченными ими лицами — рекламными агентствами.

Российская Федерация, ее субъекты и муниципальные образования обладают большим объемом гражданских прав на недвижимое имущество, земли общего пользования, земельные участки, здания, строения, сооружения, объекты инженерной и транспортной инфраструктуры. Уполномоченные органы публичных образований компетентны в распоряжении гражданскими правами публичных образований заключать договоры на распространение наружной рекламы на объектах недвижимости, находящихся в их собственности.

Приведенные выше нормы права, с учетом особенностей распространения наружной рекламы, определяют возникающие правоотношения сферы наружной рекламы как общественные отношения, имеющие слож-



ный субъектный состав и частно-публичный характер, что объективно потребовало их более полного нормативного регулирования, чем нормативное регулирование, которое содержалось в Законе «О рекламе» 1995 г. 13 марта 2006 г. был принят новый Федеральный закон «О рекламе», в котором в части, касающейся норм, регулирующих отношения в сфере наружной рекламы, произошли существенные изменения.

Наружная реклама является одной из наиболее распространенных для рекламирования товаров и услуг. В странах Европы расходы на нее составляют до 15% рекламного бюджета и уступают только расходам на рекламу в прессе и на телевидении.

Положительным моментом наружной рекламы является то, что у нее, как и у рекламы на телевидении, обширная аудитория, в результате чего она представляет собою сравнительно дешевое средство. Наряду с рекламодателями, оказывающими услуги по распространению наружной рекламы, те же фактические и юридические действия совершают лица, желающие распространять наружную рекламу собственных товаров и услуг. К ним относятся субъекты предпринимательства, не пользующиеся услугами по распространению наружной рекламы сторонних организаций, а стремящиеся самостоятельно осуществлять распространение наружной рекламы, самостоятельно заключать договоры с собственниками недвижимого имущества, устанавливать собственные рекламные щиты и другие средства стабильного территориального размещения, самостоятельно получать разрешение органов местного самоуправления.

Например, согласно утвержденному Правительством Москвы договору на право размещения средств наружной рекламы рекламодатели наделялись определенными обязанностями исключительно в связи с размещением средств наружной рекламы на имуществе города Москвы, вне зависимости от того, какие цели они преследовали, — оказания услуг по распространению наружной рекламы рекламодателям или распространения собственной рекламы. Важным способом распространения рекламы является размещение ее на стендах, щитах, перетяжках, электронных табло, строительных сетках, аэростатах, воздушных шарах и иных технологических средствах территориального стабильного размещения, располагаемых и монтируемых на крышах, внешних стенах и других конструкциях или элементах строений, сооружений, зданий или вне их, а также остановочных пунктах общественного городского и пригородного транспорта. Подобный способ размещения рекламы относится к наружной рекламе, а предметы, на которых подобная реклама закрепляется, называются рекламными конструкциями.

Статья 19 Закона о рекламе регулирует расположение наружной рекламы на специально сконструированных рекламных конструкциях и регулирует отношения по размещению наружной рекламы именно на специализированных конструкциях для рекламы, однако это вовсе не должно означать, что наружная реклама невозможна без подобных конструкций.

Можно привести следующий пример — реклама, которая размещается непосредственно на стене жилого здания, тоже считается наружной, хотя специализированных конструкций для нее не требуется.

Особое место занимает запрет на размещение рекламы на знаках дорожного движения и его опорах. Федеральная антимонопольная служба (ФАС России) письмом от 25 апреля 2011 г. дал разъяснения относительно размещения рекламы на знаке дорожного движения, его опоре.

Согласно ч. 3 ст. 19 Федерального закона «О рекламе» распространение рекламы на знаке дорожного движения, его опоре или любом ином приспособлении, предназначенном для регулирования дорожного движения, не допускается.

© Алиев Р. Х.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
alievrauf1@gmail.com

## Правовой статус грузополучателя в договоре перевозки груза

**Аннотация.** В данной статье рассматривается вопрос о правовом статусе грузополучателя в договоре перевозки груза, проводится анализ мнения различных ученых, а также предлагается позиция того, что определенные факторы могут влиять на изменение статуса грузополучателя.

**Ключевые слова:** грузополучатель; транспорт; перевозки; договор перевозки; договор перевозки груза железнодорожным транспортом; правовой статус.

Сегодня актуален вопрос субъектного состава договора перевозки груза железнодорожным транспортом, в том числе вопрос правового положения грузополучателя.

В литературе даются различные объяснения относительно данного вопроса: исполнение вручается третьему лицу; грузополучатель самостоятельно или вместе с грузоотправителем является одной из сторон договора перевозки груза<sup>2</sup>; договор перевозки — договор в пользу третьего лица (грузополучателя).

Большинство таких объяснений имеет недостатки и подвержено критике.

Правовое положение грузополучателя в договоре перевозки груза железнодорожным транспортом олицетворяет описанную в литературе ситуацию, когда в одну из устоявшихся категорий суммируется новое правовое явление для ее признания действующим правопорядком.

Конструкция договора в пользу третьего лица является именно такой категорией. Согласно п. 1 ст. 430 ГК РФ, норма которого воспроизводится понятием договора перевозки груза в п. 1 ст. 785 ГК РФ, должник обязан произвести исполнение указанному или неуказанному в договоре третьему лицу (грузополучателю), а не кредитору (грузоотправителю), а третье лицо в свою очередь имеет право требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу.

Пункт 2 ст. 430 ГК РФ находит отражение в УЖТ РФ. Перевозчик, как должник, имеет право на выдвижение возражения против кредитора (грузоотправителя) в противоположность требованию третьего лица (грузополучателя). При отказе третьим лицом (грузополучателем) от предостав-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент С. Н. Артамонова.

<sup>2</sup> Масевич М. Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. Алма-Ата, 1964. С. 172—174.

ленного ему по договорным условиям права, кредитор (грузоотправитель) может воспользоваться данным правом<sup>1</sup>.

Перевозчик не имеет правовых инструментов, дающих ему право и возможность заставлять грузополучателя принимать не заказанный им груз. Кроме того, ст. 34 и 35 УЖТ РФ определяют поведение перевозчика в ситуации, когда груз не принимается грузополучателем. Речь идет не только о неостребованности груза, но и об уклонениях грузополучателя от исполнения обязанности по получению груза. В такой ситуации перевозчик ожидает указаний от грузоотправителя, а в случае их отсутствия реализовывает груз самостоятельно. Если речь идет об обязанности грузополучателя принять груз, то с этой обязанностью идет и право перевозчика требовать к грузополучателю о приеме груза.

В то же время УЖТ РФ должен регулировать описанную выше ситуацию без участия грузополучателя путем отправки груза грузоотправителю или предоставления перевозчику возможности реализации груза.

Обязанность принятия груза, о которой говорится в ст. 36 УЖТ РФ, должна возникать только после выражения грузополучателем, как третьим лицом, намерений использования права требования исполнения обязательства по перевозке в своих целях. Такое право грузополучатель может использовать путем внесения платежей, положенных перевозчику, передачи перевозчику контактной информации о лицах, ответственных за прием уведомлений и др. Бездействие или молчание не может являться способом выражения грузополучателем намерений использования права требования исполнения обязательства по перевозке в своих целях, т.к. такое намерение обязательно должно сопровождаться конкретными действиями.

Если грузополучателем не выражено намерение использования права требования исполнения обязательства по перевозке в своих целях, перевозчик обращается к грузоотправителю с целью получения информации о судьбе груза, после чего действует согласно его указаниям или реализует груз<sup>2</sup>. Грузополучатель становится обязанным принять груз лишь в том случае, если он выразил свое намерение использования права требования исполнения обязательства по перевозке в своих целях, вступая тем самым в правоотношение с перевозчиком, имеющим в свою очередь в таком случае требовать принятия грузополучателем груза и обязанным его выдать<sup>3</sup>.

Должник может считаться исполнившим свое обязательство по выдаче груза только после совершения действий, которыми является исполнение грузополучателем обязанности по принятию груза. Данная обязанность

---

<sup>1</sup> Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М., 2003. С. 293—297.

<sup>2</sup> Морозов С. Ю. Транспортное право : учебник. М., 2010. С. 159—160.

<sup>3</sup> Расулов А. В. Договор железнодорожной перевозки грузов. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа. М. : Юридический институт МИИТа, 2007. С. 175.

исключает просрочку грузополучателя (кредитора) в обязательстве по выдаче груза, а также является отражением специфики грузовых перевозок железнодорожным транспортом, где исполнение обязанности в натуре, выраженное в выгрузке груза в максимально короткие сроки для скорейшего использования вагонов/контейнеров при других договорах перевозки груза, важнее, чем возмещение убытков. То есть, на грузополучателя не возлагается обязанность по принятию груза, если с его стороны не были выражены намерения воспользоваться правами из договора перевозки, заключенного в пользу третьего лица, то есть в его пользу.

Из вышесказанного следует, что обязанность грузополучателя по принятию груза возникает только после совершения им действий, выражающих его согласие, которые являются ответными действиями на уведомление перевозчика о прибытии груза.

Часть 2 ст. 36 УЖТ РФ можно и нужно оценивать как предусмотренное законодательством положение, при котором может иметь место односторонняя форма отказа от исполнения обязательства, связанного с принятием груза грузополучателем<sup>1</sup>. Следовательно, можно смело утверждать о неимении препятствий квалификации договора перевозки груза железнодорожным транспортом, согласно которому плата за перевозку груза производится грузоотправителем, в качестве договора в пользу третьего лица (грузополучателя).

Ситуации, о которых сказано выше, отличаются от тех, при которых грузоотправитель и грузополучатель являются одним и тем же лицом в соответствии с договором перевозки груза железнодорожным транспортом. Это имеет место быть, когда отправка груза осуществляется между филиалами одного юридического лица, расположенными в различных местностях. В таком случае отсутствуют трудности с квалификацией, и речь идет об обычном двустороннем договоре.

Следовательно, в договоре перевозки груза железнодорожным транспортом отсутствует необходимость в разработке новой конструкции для описания правового положения грузополучателя. В зависимости от лица, производящего оплату платежей, причитающихся перевозчику, данный договор может иметь как статус договора в пользу третьего лица, так и статус трехстороннего договора.

---

<sup>1</sup> Корякин В. М. Принципы транспортного права // Транспортное право и безопасность. 2016. № 1. С. 3—6.

© Борисюк А. В.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
guar@lenta.ru

## Правовой режим специальных административных районов

**Аннотация.** В статье рассматриваются причины создания специальных административных районов, обозначаются основные положения правового режима специальных административных районов, а также затрагивается статус международных компаний.

**Ключевые слова:** специальный административный район; офшор, санкции; международные компании; управляющая компания; правовой режим; инвестиции; бизнес.

В последние годы, благодаря средствам массовой информации, в речевой оборот обывателя вошло слово — санкция. Если раньше это слово ассоциировалось с выражением согласия начальника или директора с предложенным действием, или как мера воздействия, применяемая к нарушителю — то есть, использовалась ограниченным кругом лиц. Сегодня услышав слово «санкция» в моей голове всплывает много других ассоциаций: Крым, экономика, две тысячи четырнадцатый, импортозамещение, Конгресс США, Обама, Трамп, Меркель и т.д.

Введение экономических санкций странами запада против Российской Федерации сказалось на жизни обычных россиян. Это выразилось и в росте цен на импортную продукцию, и исчезновения ряда продуктов питания с прилавков. Коснулось это и бизнеса, многие иностранные компании, которые вели дела в России, вынуждены были искать пути решения сложной задачи — как не потерять российский рынок и не стать целью репрессий со стороны США и их стратегических партнеров. Ведь от таких репрессий даже офшорные зоны не спасают.

Список компаний, организаций, должностных лиц на которые распространяются санкции регулярно пополняется. Это приводит к серьезным репутационным и финансовым потерям.

6 апреля 2018 г. были введены санкции в отношении Олега Дерипаски и ряда связанных с ним компаний — холдингами «Базовый элемент», «Русские машины», En+, «Группа ГАЗ», «Русал» и так далее. Попадание в санкционный список предполагает заморозку всех активов в США и запрет для американских граждан на ведение любого бизнеса с этими компаниями. Были заморожены американские активы бизнесмена, а также его счета на Кипре. В 2018 г. состояние Олега Дерипаски оценивалось в 6,7 млрд долл., в начале 2019 г. состояние оценивалось уже в 3,5 млрд долл.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент С. А. Правкин.

На сегодняшний день, после выполнения предписаний американских властей, сняты санкции с компаний «Русал», En+. Акционеры En+ одобрили перерегистрацию компании с острова Джерси на Остров Октябрьский в Калининградской области, за это проголосовало большинство акционеров. Но сам Олег Дерипаска остается под санкциями, а его активы и имущество в США — под арестом.

Данный пример показывает, что угадать, куда будут направлены следующие экономические санкции, не просто.

Необходимость в серьезных мерах по защите интересов российского бизнеса озвучивалась неоднократно первыми лицами государства. Идея создания на территории России особых режимов с признаками офшоров озвучивалась неоднократно. Так, в 2015 г. был запущен проект Свободный порт Владивосток, создающий зону свободной торговли. Многие предложения были встречены бизнес-кругами без энтузиазма. Отчасти это связано с тем, что предприниматели выбирают офшорные зоны из-за юрисдикций, а не ухода от налогов. Классические офшорные территории дают доступ к английскому договорному праву, авторитетными судам и специальным финансовым инструментам, что делает их привлекательнее российских экономических зон.

3 августа 2018 г. Президент РФ Владимир Путин подписал пакет законов, учреждающих на территории России два специальных административных района, то есть, зоны с льготными условиями работы для международных компаний. Целью создания данных специальных административных зон является формирование инвестиционной привлекательной среды для российских и иностранных инвесторов. «Специальный административный район — территория острова Русский (Приморский край) или острова Октябрьский (Калининградская область), на которой действует правовой режим специального административного района».

Правовой режим — это широкое юридическое понятие. Он означает, что отношения, действия урегулированы правом. Данное понятие часто упоминается в различных нормативных правовых актах с указанием отраслевых сфер, субъектов и объектов, в отношении которых применяется. «Правовой режим специального административного района — совокупность условий функционирования специального административного района в соответствии с настоящим Федеральным законом, а так же иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, устанавливающими особенности правового положения участников специальных административных районов и международных компаний».

Международная компания — это иностранное юридическое лицо, являющееся корпоративной организацией, зарегистрированной в едином государственном реестре юридических лиц и место нахождения которой расположено в пределах территорий специального административного района. Иностранная компания, ведущая бизнес в России, для присвоения ей статуса международной компании должна не просто перерегистриро-

ваться, а поменять личный закон, т.е. полностью сменить юрисдикцию.

Имеется ряд требований, которым должны соответствовать иностранные юридические лица для получения статуса международных компаний, я назову лишь некоторые:

- Обязательство по осуществлению инвестиций на территории Российской Федерации в размере не менее 50 млн руб. в течение шести месяцев с момента их регистрации;
- Организация должна быть зарегистрирована или создана в государстве, которое является членом группы FATF;
- Фирменное наименование организации на русском языке должно содержать полное или сокращенное наименование международной компании и аббревиатуру «МК», а для публичных акционерных обществ аббревиатуру «МКПАО».

Правительством РФ назначен уполномоченный орган в сфере функционирования специальных административных районов — это Минэкономразвития России. Ему поручено осуществлять правовое регулирование и выработку государственной политики, утверждение типового договора об осуществлении деятельности, а также осуществлять прием заявок на смену юрисдикции пока не будут созданы управляющие компании.

Управляющая компания специального административного района — это российское юридическое лицо, на которое возложены обязанности по обеспечению деятельности специального административного района.

Основные функции управляющей компании:

- Принимать и рассматривать заявки на осуществление деятельности в качестве участника специального административного района;
- Заключение с участниками специального административного района договоров об осуществлении деятельности;
- Ведение реестра сведений об участнике специального административного района;
- Общее руководство и координация деятельности в специальном административном районе.

Управляющей компанией специального административного района на острове Октябрьский назначена АО «Корпорация развития Калининградской области».

Управляющей компанией специального административного района на острове Русский назначено АО «Корпорация развития Дальнего востока».

Участник специального административного района вправе получать земельные участки, строить объекты инфраструктуры, привлекать для осуществления вспомогательных видов деятельности других лиц.

Основной обязанностью же является предоставление управляющей компании ежегодного отчета о своей деятельности, в котором должен быть отражен результат ведения инвестиционной деятельности на территории Российской Федерации.

Договор об осуществлении деятельности может содержать арбитраж-



ное соглашение о передаче споров в арбитражный третейский суд. Создание третейских судов для разрешения конкретного спора не допускается.

Споры в рамках специальных административных районов подведомственны государственным судам Российской Федерации.

В специальных административных районах уже зарегистрированы первые участники. Компаниям обещаны низкие налоговые ставки и смягчение контроля. Получать информацию о выгодоприобретателях участников специальных административных зон смогут управляющая компания, контролирующие органы и суды.

От создания специальных административных районов могут выиграть бюджеты Приморского края и Калининградской области, регистрация и размещение офисов международных компаний может принести в местные бюджеты миллионы рублей налогов. Возможны так же косвенные эффекты в виде развития инфраструктуры, бизнес-туризма, создании рабочих мест.

Итак, специальные административные районы — это российский аналог офшорных зон, «налоговых гаваней». Основные цели их создания — ослабление эффекта от экономических санкций для иностранных компаний с российскими выгодоприобретателями, и привлечение инвестиций в российскую экономику. Правовой режим специальных административных районов устанавливается для международных компаний, контролируется органами исполнительной власти региона и реализуется управляющими компаниями. Насколько «российские офшоры» окажутся привлекательными для иностранных компаний с российскими выгодоприобретателями, покажет время.

© Бусленко Е. О.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
buslegor@yandex.ru

## Проблемы защиты деловой репутации юридических лиц

**Аннотация.** На формирование деловой репутации юридического лица влияют многие факторы. Организации, фирмы всегда находились в условиях жесткой конкуренции. Деловая репутация является одним из видов нематериальных активов и непосредственно влияет на стоимость фирмы, она может иметь не только положительное содержание, но и быть отрицательной. Под деловой репутацией юридического лица понимают приобретаемую им общественную оценку о качествах, достоинствах и недостатках, относящихся к его работе и профессиональной деятельности. Очень часто распространяется информация об организации, которая не соответствует действительности. Законодательство предоставляет юридическим лицам широкие возможности для защиты своей деловой репутации. Практическое применение исследуемых способов защиты деловой репутации юридических лиц нашло отражение во множестве судебных дел. В современных условиях надлежащая защита деловой репутации хозяйствующих субъектов все более очевидно становится одним из условий успешного осуществления ими предпринимательской и иной экономической деятельности, поскольку без должного обеспечения прав и охраняемых законом интересов достигнуть экономического благополучия не представляется возможным.

**Ключевые слова:** деловая репутация; законодательство; защита гражданских прав; недобросовестная конкуренция.

В условиях современной российской действительности, когда существует политическое и идеологическое многообразие, свобода слова и свобода массовой информации, когда лучшим способом политической борьбы является заказной черный пиар, особое значение приобретает защита чести и достоинства граждан, а также деловой репутации граждан и организаций. Поддержание на должном уровне деловой репутации как гражданина, так и организации приобретает особое значение в условиях рыночной экономики, когда мнение о человеке в обществе определяет не только его эмоциональное самоощущение, но и реальное экономическое благополучие. В еще большей степени это касается организации, сама возможность существования которой зависит от представления о ней как других организаций (поставщиков, кредиторов, спонсоров и т.д.), так и рядовых

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат экономических наук А. В. Власов.

граждан (клиентов, потребителей), т.е. общества в целом. Возможность защиты деловой репутации является теперь неотъемлемой частью правовой системы Российской Федерации.

Согласно п. 2 ст. 150 ГК РФ закон предусматривает использовать для защиты нематериальных благ любые способы, указанные ст. 12 ГК РФ. Указанная статья подробно определяет, какими способами располагает юридическое лицо, отстаивая свою деловую репутацию. Вопрос защиты деловой репутации юридического лица, когда государственные органы необоснованно обвиняют его в каком-либо преступлении или привлекают к уголовной ответственности, становится предельно важным, поскольку этими действиями разрушается положительная деловая репутация организации, причем восстановить имидж организации бывает достаточно сложно. В случае если угроза деловой репутации исходит от государственных органов или органов местного самоуправления, необходимо добиваться признания недействительным акта государственного органа. Существенным способом в такой ситуации может стать требование опровержения не соответствующих действительности сведений, порочащих деловую репутацию предприятия. Защита деловой репутации может осуществляться с применением таких способов, как самозащита права, возмещение убытков, взыскание неустойки, компенсация морального вреда и иными способами, предусмотренными законом. Однако способы самозащиты должны быть соразмерны нарушению и не выходить за пределы действий, необходимых для его пресечения. Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в ст. 4 дает определение недобросовестной конкуренции: «недобросовестная конкуренция — любые действия хозяйствующих субъектов (группы лиц), которые направлены на получение преимуществ при осуществлении предпринимательской деятельности, противоречат законодательству РФ, обычаям делового оборота, требованиям добропорядочности, разумности и справедливости и причинили или могут причинить убытки другим хозяйствующим субъектам — конкурентам либо нанесли или могут нанести вред их деловой репутации». Статья 14 этого же Закона устанавливает запрет на недобросовестную конкуренцию. Не допускается недобросовестная конкуренция, в том числе:

1) распространение ложных, неточных или искаженных сведений, которые могут причинить убытки хозяйствующему субъекту либо нанести ущерб его деловой репутации;

2) введение в заблуждение в отношении характера, способа и места производства, потребительских свойств, качества и количества товара или в отношении его производителей;

3) некорректное сравнение хозяйствующим субъектом производимых или реализуемых им товаров с товарами, производимыми или реализуемыми другими хозяйствующими субъектами;

4) продажа, обмен или иное введение в оборот товара, если при этом

незаконно использовались результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации юридического лица, средства индивидуализации продукции, работ, услуг;

5) незаконное получение, использование, разглашение информации, составляющей коммерческую, служебную или иную охраняемую законом тайну.

На основании вышеизложенного сделаем следующие выводы: Возможность успешной коммерческой деятельности юридического лица зависит от представления о ней как других организаций, так и рядовых граждан, т.е. поддержание на должном уровне деловой репутации организации приобретает особое значение в условиях рыночной экономики. Возможность защиты деловой репутации является теперь неотъемлемой частью правовой системы Российской Федерации. Деловая репутация как нематериальное благо, прежде всего, позволяет расширять коммерческие возможности юридического лица. Создание хорошей деловой репутации целенаправленно. Юридическое лицо планирует свои действия с учетом того, как они отразятся на деловой репутации. Защита чести, достоинства и деловой репутации имеет свою специфику. Согласно действующему гражданскому законодательству рассматриваемые нематериальные блага охраняются от любого неправомерного посягательства со стороны третьих лиц. Таким образом, нарушителями прав в данном случае могут выступать как физические, так и юридические лица. В соответствии со ст. 150 ГК РФ достоинство личности, честь и доброе имя, деловая репутация, иные личные неимущественные права и другие нематериальные блага, принадлежащие гражданину от рождения или в силу закона, не отчуждаемы и не передаваемы иным способом. Нематериальные блага защищаются в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и другими законами в случаях и в порядке, ими предусмотренных, а также в тех случаях и тех пределах, в каких использование способов защиты гражданских прав вытекает из существа нарушенного нематериального права и характера последствий этого нарушения. Право на защиту деловой репутации возникает при соблюдении следующих условий: — если указанные сведения были распространены, т.е. с этими сведениями ознакомились иные (не считая самого распространившего эти сведения) лица; — если эти сведения не соответствуют действительности. Заметим, что на требование опровержения сведений, порочащих честь, достоинство и деловую репутацию, исковая давность не распространяется. Требование возмещения убытков и компенсации морального вреда, причиненных распространением порочащих и не соответствующих действительности сведений, подпадает под общий срок исковой давности в три года.

Для защиты деловой репутации предусмотрен специальный способ: опровержение распространенных порочащих сведений. Этот способ может быть использован, если выполнены следующие три условия.

Во-первых, сведения должны быть порочащими. В основу оценки све-

дений как порочащих положен не субъективный, а объективный признак. Порочащими являются не соответствующие действительности сведения, содержащие утверждения о нарушении организацией действующего законодательства или моральных принципов (о совершении нечестного поступка, неправильном поведении в трудовом коллективе, быту и другие сведения, порочащие производственно-хозяйственную и общественную деятельность, деловую репутацию и т.п.), которые умаляют честь и достоинство.

Во-вторых, сведения должны быть распространены.

В-третьих, сведения не должны соответствовать действительности. При этом действует присущий гражданскому законодательству принцип презумпции невиновности потерпевшего: сведения считаются не соответствующими действительности до тех пор, пока распространивший их не докажет обратное.

Учитывая вышеизложенное, с уверенностью могу сказать, что считаю защиту деловой репутации одной из наиболее актуальных вопросов действительности, так как с развитием технического прогресса деловая репутация обретает руководящие позиции в становлении большого успеха любой из организаций.

© Варламова Л. С.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
Varlamova\_Liana@mail.ru

## **Теоретические и практические проблемы договора транспортной экспедиции**

**Аннотация.** В рамках настоящей статьи рассмотрены теоретические вопросы определения правовой природы договора транспортной экспедиции. В результате сравнения транспортных договоров выявлены практические проблемы применения договора транспортной экспедиции, а также вопросы ответственности сторон договора.

**Ключевые слова:** договор транспортной экспедиции; экспедитор; клиент; договор перевозки; транспортно-экспедиционные услуги; ответственность сторон.

Договору транспортной экспедиции посвящено немало учебников, монографий, научных статей. До сих пор в области предпринимательского права данный договор находится в центре внимания цивилистов и специалистов.

Договор транспортной экспедиции регулируется нормами гражданского законодательства, а также Федеральным законом от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». Однако существует целый ряд нерешенных проблем, связанных с правовым регулированием экспедиторских услуг, так как многие вопросы остались неурегулированными и требуют дальнейшей разработки.

Существенным условием договора транспортной экспедиции, как и большинства других гражданско-правовых договоров, является предмет.

Согласно действующему законодательству предметом договора транспортной экспедиции выступают услуги (как юридические, так и фактические действия), связанные с перевозкой груза [4].

Рассматривая вопрос о предмете договора транспортной экспедиции, М. И. Брагинский и В. В. Витрянский указывали на обязательный учет его двустороннего и взаимного характера, что предопределяет необходимость включения в предмет договора не только действий экспедитора по выполнению или организации выполнения соответствующих услуг, связанных с перевозкой груза, но и действий клиента по возмещению экспедитору понесенных им расходов (он ведь исполняет свои обязательства «за счет другой стороны»), а также по уплате экспедитору причитающегося ему вознаграждения [4].

Морозов С. Ю. подчеркивал, что сама перевозка в предмет договора

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор экономических наук, профессор Е. И. Данилина.

транспортной экспедиции не входит, потому не является его элементом. Он обращает внимание на то, что законодатель, определяя предмет договора транспортной экспедиции, подчеркивает отличие обязанности транспортного экспедитора по выполнению и по организации услуг. Это отличие выражено союзом «или». Исходя уже из этого, выполнение услуги по перевозке груза нельзя считать составной частью обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранному экспедитором или клиентом [3].

Как известно, предмет договора транспортной экспедиции определяется как выполнение или организация выполнения услуг, связанных с перевозкой груза. Между тем вопросы о том, какие услуги следует считать связанными с перевозкой грузов и что понимать под их организацией, не находят однозначного понимания ни среди ученых, ни среди правоприменителей.

Наиболее часто вызывает затруднение вопрос о том, что понимать под организацией услуг, связанных с перевозкой грузов. При этом иногда ставится знак равенства между организацией перевозки груза и организацией услуг, связанных с перевозкой. На самом деле это два неоднородных круга общественных отношений, одни из которых регулируются договорами об организации перевозок грузов, а другие — договорами транспортной экспедиции.

Иногда в договорной практике используют термин «услуги по организации перевозок грузов». На наш взгляд, данное выражение укладывается в понятие «услуги, связанные с перевозкой грузов» и не тождественно выражению «организация услуг, связанных с перевозкой грузов». Выполнение услуг и организация их выполнения — действия, разные по своему содержанию. Но при этом услуги по организации перевозок грузов укладываются в предмет договора транспортной экспедиции, что не всегда учитывается на практике. Например, из содержания определения ВАС РФ от 25 февраля 2013 г. № ВАС-1164/13 по делу № А33-123/2012 видно, что в договоре стороны к числу услуг по организации железнодорожных перевозок грузов отнесли предоставление вагонов для участия в процессе перевозки груза и обеспечение наличия на станции погрузки пригодных вагонов. Суд первой инстанции руководствовался нормами гл. 41 «Транспортная экспедиция» Гражданского кодекса РФ и Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности», пришел к выводу об обоснованности требований компании по праву и размеру. В данном случае суд исходил из существа складывающихся отношений, несмотря на неверное обозначение сторонами услуг.

На практике суды часто сталкиваются с определенными сложностями при квалификации и отграничении транспортных договоров, что приводит к необоснованному применению штрафных санкций и иных мер ответственности. В судебной практике есть примеры, когда суды изменяют квалификацию договора транспортной экспедиции на договор перевозки

и наоборот [6].

Так, например, арбитражный суд, проанализировав договор, названный сторонами «договор на оказание услуг транспортной экспедиции», пришел к выводу, что заключенный между сторонами договор является по своей правовой природе договором перевозки. Выводы суда были основаны на том, что требования, которые предъявлял истец, заключались в ненадлежащем исполнении ответчиком, возникших из договора обязанностей по перевозке груза, т.е. здесь имел место случай, когда в соответствии с договором, обязанности экспедитора исполняются перевозчиком.

Важно подчеркнуть, что в договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответственности экспедитора по сравнению с размером ответственности, установленным Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» или международным договором РФ.

Кроме того, сравнивая договор перевозки и договор транспортной экспедиции, можно заметить, что помимо отличительной ответственности за нарушение условий договора, законодательством предусмотрен разный объем прав и обязанностей сторон договора.

Рассматривая практические вопросы договора транспортной экспедиции, необходимо отметить следующие нюансы в правоприменительной практике:

1. Если из договора транспортной экспедиции не следует, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц (ст. 805 ГК РФ).

2. Экспедитор, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов (п. 3 ст. 3 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности»).

3. Любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. Сторона, заявившая об отказе, возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора (ст. 806 ГК РФ).

4. В случае одностороннего отказа от исполнения договора клиент или экспедитор также уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат (п. 5 ст. 6 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности»).

5. В случае если будет доказана необоснованность отказа клиента от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях исполнения обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, клиент уплачивает экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере десяти процентов суммы этих расходов (абз. 2 п. 1 ст. 10 Федерального зако-



на «О транспортно-экспедиционной деятельности»).

6. Перечень экспедиторских документов, порядок оказания и требования к качеству транспортно-экспедиционных услуг определены Правилами транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. № 554.

7. Для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, срок исковой давности составляет один год. Указанный срок исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска (ст. 13 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности»).

Учитывая изложенное договор транспортной экспедиции неоднократно являлся предметом исследований многих ученых. Его правовое регулирование имеет как теоретические, так и практические пробелы, в том числе значительными новеллами законодательства.

### **Литература**

1. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 4-е изд., стер. — М. : Статут, 2003.

2. Вайпан В. А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика, 2015. № 6.

3. Гречуха В. Н. Транспортное право России: учебник для магистров — М. : Издательство Юрайт, 2015.

4. Морозов С. Ю. О предмете и субъектном составе договора транспортной экспедиции // Гражданское право, 2017. № 6.

5. Пронина Е. Н., Булыгин Н. В. Предмет договора транспортной экспедиции // Вестник Нижегородской правовой академии, 2017. № 14 (14).

6. Страхова В. А. Отграничение договора транспортной экспедиции от договора перевозки // Право, общество, государство: история, современные тенденции и перспективы развития сборник научных трудов по материалам Международной заочной студенческой научно-практической конференции, 2017.

7. Шереметьева А. К., Ширинян Р. В., Вашкеева Е. В. Правовое регулирование договора транспортной экспедиции // Актуальные вопросы юридической науки и практики сборник научных трудов 2-й Международной научно-практической конференции, 2018.

© Варламова Л. С.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта

## **Состояние законодательства о несостоятельности (банкротстве): Россия и Германия**

**Аннотация.** В рамках настоящей статьи автор анализирует отечественное и немецкое законодательство, регулирующие отношения, связанные с несостоятельностью (банкротством) предприятий. Опираясь на зарубежный опыт, исследованы и выявлены практические проблемы применения нормативного правового акта РФ в сфере банкротства (несостоятельности) юридических лиц. В качестве примера приведена статистика банкротств российских компаний, в том числе в транспортной отрасли.

**Ключевые слова:** банкротство; несостоятельность; кредитор; должник; неплатежеспособность; банкрот; процессуальный плюрализм; оздоровление; конкурсное производство; реорганизация; ликвидация.

В условиях современной нестабильности и спада деловой активности во многих странах наблюдается большое количество юридических лиц, сталкивающихся с банкротством (несостоятельностью), одной из причин которого является неисполнение обязательств перед кредиторами. Россия и Германия также не являются исключениями несмотря на относительно стабильное экономическое положение.

Исторически сложилось так, что во всех странах, включая страны прецедентного права, источниками правового регулирования отношений банкротства являются законодательные акты [4, с. 102].

Так, в соответствии со ст. 2 Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127 «О несостоятельности (банкротстве)», под банкротством (несостоятельностью) понимается признание арбитражным судом неспособности должника в полном объеме удовлетворить требования кредиторов по денежным обязательствам, о выплате выходных пособий и (или) об оплате труда лиц, работающих или работавших по трудовому договору, и (или) исполнить обязанность по уплате обязательных платежей.

На основании немецкого Положения о несостоятельности от 5 октября 1994 г. (вступившее в действие с 1 января 1999 г.) причиной для признания организации банкротом является неспособность выполнить подлежащие исполнению денежные обязательства по наступлению срока. По общему правилу, неплатежеспособность должна быть признана, если должник приостановил осуществление своих платежей.

Таким образом, можно заметить, что дефиниция понятия «банкротство» в России и Германии содержит идентичные признаки, по которым

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор экономических наук, профессор Е. И. Данилина.

юридическое лицо признается неплатежеспособным. Различие можно заметить при рассмотрении отношения к интересам кредиторов и остальных участников процесса банкротства предприятия.

Российское и немецкое законодательство в сфере банкротства (несостоятельности) преследуют основную цель: сохранение бизнеса и соразмерное удовлетворение требований кредиторов.

Как известно, Россия и Германия относятся к романо-германской правовой семье, но при этом каждая страна имеет разное правовое регулирование банкротства (несостоятельности) юридических лиц. Выделим основные различия и пробелы российского и немецкого законодательства в сфере регулирования отношений, связанных с несостоятельностью (банкротством) предприятий.

В европейских странах, в том числе в Германии, законодательство о банкротстве (несостоятельности) ориентировано на оздоровлении и выходе из состояния банкротства. В законодательстве также предусмотрена реорганизацию юридического лица [3, с. 121]. Не мало важно отметить, что на практике процедура ликвидации предприятия-должника полностью отсутствует в отличии от российских компаний.

Анализируя российскую практику, необходимо отметить, что по состоянию на 2018 г. на стадии наблюдения находились 9680 компаний. Статистика банкротства в России показывает, что большая часть таких организаций была признана судом банкротом. В соответствии с п. 1 ст. 65 ГК РФ, признание юридического лица банкротом судом влечет его ликвидацию.

В последнее время в России можно заметить большое количество банкротств в сфере транспорта. Так, например, больше всего претензий к чартерной «Московии» было у Финансовой лизинговой компании, которая добилась введения процедуры наблюдения в авиакомпания, задолжавшей ей 150 млн руб. В феврале 2014 г. временный управляющий «Московии» подал в Арбитражный суд Московской области ходатайство о признании компании банкротом [7].

Приведем еще один пример банкротства в сфере воздушного транспорта. Авиакомпания «Былина», проработавшая на рынке 22 года, 26 августа 2014 г. приостановила работу из-за финансовых проблем. Пассажиров «Былины» пришлось возвращать рейсами «ВИМ-Авиа».

Рассматривая банкротство юридических лиц в сфере транспорта, можем заметить, что в последнее время в России наблюдается одна и та же неутешительная картина: из всех возможных процедур, применяемых в деле о банкротстве, избирается конкурсное производство, предполагающее в конечном итоге ликвидацию организации и удовлетворение требований кредиторов за счет реализации имущества должника. Причем собственного имущества у авиакомпании практически нет, поскольку самолеты обычно взяты в лизинг, так что и требования кредиторов удовлетворить не получается [2, с. 75].

Таким образом, что для спасения авиакомпании необходимо желание

кредиторов и воля органов государственной власти. Однако до сих пор кредиторы предпочитают ликвидировать одну за другой авиакомпании вместо принятия мер по их спасению.

В ходе анализа материалов Статистики по государственной регистрации на сайте ФНС России и официального сайта Статистического управления федерации и отдельных земель ФРГ были выявлены следующие закономерности. В течение 2014—2017 гг. количество несостоятельности среди юридических лиц в России динамично возрастало, в то время как в Германии снижалось.

Законодательство о банкротстве предусматривает множественность процедур, которые могут применяться в деле о банкротстве, в зависимости от статуса должника, возможности (невозможности) восстановления его платежеспособности и других обстоятельств. Такая множественность процедур, называемая процессуальным плюрализмом [1, с. 198], — итог многовековой истории развития законодательства о банкротстве.

Согласно ст. 27 Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)» при рассмотрении дела о банкротстве должника (юридического лица) применяются следующие процедуры:

- наблюдение;
- финансовое оздоровление;
- внешнее управление;
- конкурсное производство;
- мировое соглашение.

В Германии виды процедур, применяемых в деле о банкротстве, наиболее унифицированы. Все дела о банкротстве начинаются открытием конкурсного производства, основная цель которого направлена на удовлетворение требований кредиторов. Кроме конкурсного производства, немецкое законодательство предусматривает мировую сделку (включая санацию должника). Переход к реабилитационной процедуре возможен только при достижении соглашения между должником и кредиторами об урегулировании долгов, сохранении предприятия должника и восстановлении его платежеспособности [6, с. 64].

Пробелом российского законодательства является отсутствие информации о регулировании добровольного банкротства, о котором есть упоминание в ГК РФ. Данный недостаток затрудняет осуществлять принцип справедливости по отношению к участникам дела в судебном разбирательстве.

Что же касается немецкого законодательства, то оно является единственным правовым документом, затрагивающий данный феномен. В отличие от нормативных правовых актов России, в законе Германии есть четкое руководство к действию в случае добровольного заявления о несостоятельности со стороны предприятия.

Важным преимуществом в законодательстве о банкротстве Германии является большая доля защищенности бизнеса со стороны государства,

что снижает процент банкротства [5, с. 31]. В законе так же прописано, что выплаты должникам в таких случаях будут осуществляться из государственной или земельной казны. Таким образом, государство оберегает свою репутацию, повышает гарантии для сотрудничества в сфере бизнеса.

Для повышения эффективности российского законодательства в сфере банкротства, необходимо добиться единства формулировок в нормативных актах, что позволит обеспечить однозначность трактовок и прозрачность в регулировании отношений между участниками процедуры банкротства. Опираясь на опыт зарубежных стран, важно на законодательном уровне отметить наличие государственной поддержки для предприятий и обратить особое внимание на том, что суд является надежной защитой кредитора от неблагоприятных изменений в имущественном положении до вынесения решения.

### **Литература**

1. Васильев, Е. А. Гражданское и торговое право капиталистических государств : учебник. — 3-е изд., перераб. и доп. — М. : Междунар. отношения, 1993.
2. Исаева, Е. Н. Особенности банкротства транспортного предприятия // Финансовые аспекты структурных преобразований экономики — Иркутск : Иркутский государственный университет путей сообщения. — 2015. — № 1.
3. Лещинская, А. В. Сравнительный анализ процедуры банкротства в России и Германии // Вестник Института мировых цивилизаций. — 2017. — № 14.
4. Попондопуло, В. Ф. Банкротство. Правовое регулирование : научно-практич. пособ. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Проспект, 2016.
5. Соха В. С. Банкротство корпораций в РФ и ФРГ: Сравнительный анализ и прогноз на ближайшее будущее // Скиф. Вопросы студенческой науки, 2018. № 1 (17). С. 28-33;
6. Степанов, В. В. Несостоятельность (банкротство) в России, Франции, Англии, Германии : монография. — М., 2008.
7. <http://www.rbc.ru> — Банкротство российских авиаперевозчиков.

© Власенко Ю. С.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
ylia199604@list.ru

## **Актуальные проблемы правового регулирования ипотечного кредитования в России**

**Аннотация.** В данной статье рассмотрено правовое регулирование ипотечного кредитования в Российской Федерации. Выявлены, существующие проблемы, и предложены пути их решения.

**Ключевые слова:** ипотека; кредитование; недвижимость; жилье; государственная программа.

Развитие ипотечного жилищного кредитования является одним из приоритетных направлений жилищной политики государства. Государством предоставляются различные социальные льготы (материнский капитал, программа молодой семьи, и др.). Государственная поддержка также оказывает значительное влияние на рынок банковского ипотечного жилищного кредитования. Цели и приоритеты государственной поддержки зачастую подвержены изменениям. В России поддержка программ развития ипотечного кредитования продолжается в рамках приоритетного проекта «Ипотека и арендное жилье», которым предусмотрен комплекс мер по стимулированию спроса на ипотечное кредитование и арендное жилье, определены целевые показатели их реализации. В развитии банковского ипотечного жилищного кредитования заинтересованы государство, банки и само население. Банкам ипотечное кредитование приносит стабильный доход при небольших рисках. Население заинтересовано в улучшении жилищных условий. Государство — в решении социальных проблем населения, в улучшении социально-экономических показателей.

Так, в 2015 г. наблюдался рост процентных ставок. Ставки по ипотеке составляли от 12 до 17% годовых и выше. С 2016 г. в связи со стабилизацией финансового рынка, снижением уровня инфляции, снижением ключевой ставки ЦБ РФ, началось снижение процентных ставок по ипотечным кредитам. В 2017 г. ставки по ипотечным кредитам составляют 8—9%. Одновременно на рынок влияет фактор стоимости жилой недвижимости. При снижении стоимости жилой недвижимости с одновременным снижением процентных ставок ожидается рост объемов ипотечного кредитования. Другой тенденцией является снижение общего количества банков, и в частности, банков, предоставляющих ипотечные жилищные кредиты. Таким образом, тема банковского ипотечного жилищного кредитования крайне актуальна, в связи с происходящими изменениями и необходимо-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент В. В. Смирнова.

стью их учета в кредитной политике банка.

Ипотечный кредит — способ привлечения финансовых ресурсов в форме кредитов под залог недвижимости. При этом всегда обязательна государственная регистрация залога любой недвижимости. В соответствии с законом об ипотеке залогодержатель, являющийся кредитором по обязательству, обеспеченному ипотекой, имеет право получить удовлетворение своих денежных требований к должнику по этому обязательству из стоимости заложенного недвижимого имущества другой стороны — залогодателя преимущественно перед другими кредиторами залогодателя [1, с. 15].

В случае банковского ипотечного кредита жилье приобретается с условием передачи его в залог банку, который выдает кредит на покупку жилья, до момента окончания выплаты по кредиту.

Ипотечное кредитование как механизм, который обеспечивает взаимосвязь между денежными ресурсами граждан, банковскими организациями и строительными предприятиями, направляет финансовые средства в реальный сектор экономики, при этом динамика данного процесса стабильно изменяется [3, с. 42].

В совокупности ипотечное кредитование на территории Российской Федерации представляет собой развивающуюся систему, при этом она еще обладает проблемными моментами и недостатками. В устранение этих недостатков заинтересованы не только заемщики, но и страна в целом. Можно говорить о позитивном характере изменений в системе ипотечного кредитования на территории Российской Федерации на сегодняшний день, и влиянии их на последующее развитие.

Среди нормативно-правовых актов, которые регулируют ипотечное кредитование, можно выделить федеральные и местные законодательные акты. Стоит отметить, что для отдельных участников ипотечного кредитования используются свои правовые акты различных уровней.

Основные проблемы правового регулирования ипотеки жилых помещений в Российской Федерации определяются ожидаемыми результатами реализации новой государственной программой «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации» [2, с. 39].

— неотъемлемой частью глобальной проблемы обеспечения реализации конституционного права человека и гражданина на доступное жилье остается невысокий уровень дохода. Следовательно, необходимо создать развитый рынок арендного жилья и некоммерческого жилищного фонда для граждан, имеющих такой уровень дохода, и ужесточить контроль исполнения законодательства в сфере обеспечения жильем малоимущие слои населения;

— одним из ожидаемых результатов государственной программы «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации» является создание для граждан Российской Федерации возможности улучшения жилищных условий не реже

одного раза в 15 лет [4, с. 41];

— важным представляется повышение качества жилищно-коммунальных услуг и уровня удовлетворенности им населения Российской Федерации, что также требует определенности в трактовке и законодательного закрепления.

К проблемам правового регулирования следует также отнести пробелы в Законе «Об ипотеке», касаясь механизма возврата кредита. Существующие правовые сложности, касающиеся возврата кредита, и имеющийся риск его невозврата вынуждают банки устанавливать крайне высокую стоимость жилищных кредитов и сокращать сроки, на которые они выдаются. Такая ситуация создает условия невозможности приобретения жилья малоимущими слоями населения в ипотеку [5, с. 83].

Таким образом, суть проблемы ипотечного кредитования в соответствии с законодательством Российской Федерации заключается, прежде всего, в отсутствии уточнения отдельных перечней, понятий, а также несовершенства механизма погашения кредита. Решение представленных проблем обеспечит эффективную реализацию новой государственной программы «Обеспечение доступного и комфортного жилья и коммунальных услуг для граждан Российской Федерации» и достижение ожидаемых результатов.

#### **Литература**

1. Алексанян, А. А. Роль государства в развитии системы ипотечного кредитования // Актуальные научные исследования в современном мире. — 2016. — № 10-2 (18). — С. 31—35.
2. Бечелов, З. Ш. Об исторических особенностях развития ипотечного кредитования в России / З. Ш. Бечелов, А. О. Шоранов // Новая наука: Опыт, традиции, инновации. — 2016. — № 6. — С. 68—70.
3. Варламова, Т. П. Ипотечное кредитование в России: история и современное состояние // Поволжский торгово-экономический журнал. — 2014. — № 5. — С. 42—50.
4. Потапова, А. К. Особенности ипотечного кредитования / А. К. Потапова, М. С. Агафонова // Современные наукоемкие технологии. — 2014. — № 7-2. — С. 114.
5. Савчина, О. В. Особенности ипотечного кредитования в РФ в условиях экономической и геополитической нестабильности / О. В. Савчина, А. З. Шарашидзе // Вестник Московского городского педагогического университета. Серия: Экономика. — 2017. — № 1 (11). — С. 79—85.



© Гришина М. И.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
email: mashka96\_09@mail.ru

## **Правовое регулирование информации ограниченного доступа в предпринимательской сфере**

**Аннотация.** В статье раскрывается понятие «коммерческая тайна» с точки зрения использования информации в предпринимательской деятельности. Особое внимание информация приобретает в экономической сфере, в том числе предпринимательской деятельности, выступая как самостоятельным объектом экономического оборота, так и важной предпосылкой успешного ведения дел. В этой связи особая роль отводится законодательному признанию и обеспечению защиты прав обладателей так называемых «информационных объектов», к числу которых относится и информация с ограниченным доступом, составляющая коммерческую тайну.

**Ключевые слова:** информация; ограниченный доступ; предпринимательская сфера; коммерческая тайна; защита информации.

Актуальность данной темы обусловлено тем, что современное общество характеризуется резким возрастанием роли информации во всех сферах жизнедеятельности. Бурный всплеск развития информационных и телекоммуникационных технологий, все более интенсивное их использование гражданами, бизнесом, органами государственной власти, постепенное создание глобального информационного пространства являются отражением процесса формирования человечеством информационного общества, для которого характерно увеличение объемов передаваемой и распространяемой информации, а вместе с ним и повышение ее важности и социальной ценности.

Использование различного рода информации неразрывно связано с предпринимательской деятельностью. Как и каждый товар, всякая информация имеет свою цену. Наиболее важной для предпринимателей является информация, которая является достаточно ценной и разглашение которой может повлечь за собой угрозу срыва реализации поставленных целей и заданий. В этом случае возникает угроза для безопасности предпринимательской деятельности. Без сомнения, не вся коммерческая информация требует защиты. Но есть определенные критерии, которые делают ее конфиденциальной, и она, безусловно, требует защиты.

Долгое время в России законодательно регулировались лишь государ-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент А. А. Чеботарева.

ственные тайны. Коммерческие тайны, как бы, не существовали, поскольку не было закона, который бы определял коммерческую тайну как таковую и способы ее защиты. В настоящее время действует Федеральный закон от 29 июля 2004 г. № 98-ФЗ «О коммерческой тайне».

Получение, накопление, хранение, обработка и использование разнообразных информационных потоков является основой предпринимательской (коммерческой) деятельности. Необходимость защиты коммерческой информации определяется степенью ценности ее для предпринимателя. Критериями, по которым определяют важность информации, является ее полезность достоверность и своевременность поступивших сведений.

Достоверность информации тесно связана с критериями полезности и своевременности оцениваемой информации. И своевременность, и кажущаяся полезность информации не приведет к желаемому результату при ее недостоверности. Потому источники коммерческой информации должны подвергаться тщательной перепроверке во избежание возникновения рисков.

В Гражданском кодексе РФ вопросы, которые относятся к коммерческой тайне, в настоящее время, регулируются частью четвертой, которая полностью посвящена защите интеллектуальной собственности.

В Федеральном законе «О коммерческой тайне» прямо и четко прописаны все положения, которые касаются права собственности на информацию, представляющую собой коммерческой тайну.

В том случае, если определенные лица получили незаконным путем информацию, которая составляет служебную или коммерческую тайну, то они обязаны возместить причиненные убытки. Такую же ответственность несет и работник, который разгласил служебную или коммерческую тайну, не смотря на условия трудового договора, в том числе условия контракта, и на контрагентов, нарушивших условия гражданско-правового договора.

Таким образом, в первом пункте указанной статьи законодатель дает определение понятию «коммерческая тайна»: «Коммерческая тайна — режим конфиденциальности информации, позволяющий ее обладателю при существующих или возможных обстоятельствах увеличить доходы, избежать неоправданных расходов, сохранить положение на рынке товаров, работ, услуг или получить иную коммерческую выгоду».

Всю предпринимательскую информацию, можно подразделить на:

- техническую,
- организационную,
- коммерческую,
- финансовую,
- рекламную, и др.

На каждом предприятии должен бы быть список, составляющий коммерческую тайну предприятия, который составляют при использовании учета требования постановления Правительства РФ от 5 декабря 1991 г.

№ 35 «О передаче сведений, которые не могут составлять коммерческую тайну». При этом вопрос решается коллегиально составом комиссии, которую создает руководитель предприятия из наиболее квалифицированных и компетентных специалистов основных подразделений предприятия.

Во время создания перечня информации, составляющую коммерческую тайну, комиссия должна учитывать все факторы, которые позволяют предприятию получать прибыль. К таким факторам относятся:

- идеи, изобретения, открытия;
- отдельные формулы;
- новые технические проекты;
- новые методы организации труда и производства;
- программное обеспечение ЭВМ;
- результаты научных исследований.

Также сведения технологического характера:

- конструкторская документация, чертежи, схемы, записи;
- описания технологических испытаний;
- технические новинки в отрасли;
- точные знания конструкционных характеристик создаваемых изделий и оптимальные параметры основных разрабатываемых технологических процессов;
- сведения о материалах, из которых изготовлены отдельные детали, условиях экспериментов и оборудовании, на котором они проводились и т.д.;
- основное оборудование, которое используется на предприятии, при наличии — уникальные измерительные комплексы и приборы;

Новейшие сведения делового характера:

- информация о заключенных или планируемых контрактах;
- данные о поставщиках и клиентах;
- маркетинговые исследования и обзоры рынка;
- сведения о конфиденциальных переговорах;
- подсчет издержек производства, структура цен на продукцию, средний уровень прибыли;
- планы развития предприятия и его инвестиций

На данный момент, самым эффективным способом защиты информации остаются режимные, т.е. специальные меры, направленные на предотвращение ее утечки.

Принятие выше указанных мер, направленных на защиту интеллектуальной собственности, зависит, прежде всего, от владельца информации.

Когда возникает необходимость ограничивать доступ посторонних лиц к месту хранения секретных материалов, возникает вопрос о необходимости обеспечения внешней и внутренней безопасности структурных объединений предпринимательства. Для решения этих задач можно использовать как собственные службы безопасности самих предприятий, так и частные предпринимательские фирмы, частные службы безопасности,

собственные службы безопасности самих предприятий.

Специальные меры, которые осуществляются при защите информации, можно подразделить на: внешние и внутренние.

Внешние специальные мероприятия включают: изучение партнеров, клиентов, с которыми ведется хозяйственная, коммерческая деятельность, сбор информации об их надежности, платежеспособности и другие данные.

Внутренние меры предполагают создание служб безопасности самого предприятия или же ее проверку государственными или частными охранными предприятиями.

Информация, составляющая предпринимательскую (коммерческую) тайну, бесспорно, подлежит правовой защите, так как всеобщий несанкционированный доступ к ней, ее разглашение и неправомерное использование могут нанести существенный ущерб коммерческим интересам субъекта предпринимательской деятельности, а также дать незаконные преимущества перед ним третьим лицам, которые получают выгоду от подобных действий.

Меры и способы защиты информации по своему содержанию могут носить различный характер (правовой, организационный, технический и др.).

В свою очередь, собственник информации, которая составляет коммерческую тайну, имеет право:

- осуществлять контроль, направленный на выполнение требований защиты информации;
- приостанавливать или запрещать обработку информации при невыполнении требований защиты;
- обращаться в органы государственной власти с целью оценки правильности выполнения необходимых норм по защите информации;
- самостоятельно устанавливать порядок и процедуру доступа третьих лиц к информации;
- рассчитывать на судебную и административную защиту своих прав в сфере защиты коммерческой информации;
- проводить действия, которые направлены на установление обстоятельств, что привели к разглашению информации, составляющей коммерческую тайну, в том числе с привлечением охранных предприятий и частных детективных предприятий.

Изменения в отечественном законодательстве с вступлением в силу части четвертой ГК РФ привели к существенным трансформациям понятий «информация, составляющая коммерческую тайну», как с точки зрения соотношения, так и с точки зрения содержания. На текущий момент понятие «информации, составляющей коммерческую тайну» приравнивается к понятию «секрета производства (ноу-хау)». Между тем за обладателем «информации, составляющей коммерческую тайну», закрепляется исключительное право, в то время как прежде обладателю предоставлялась лишь право частного использования.

© Гусарова Д. А.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
gusarova\_diana96@mail.ru

## **Актуальные проблемы предпринимательской деятельности в Российской Федерации**

**Аннотация.** В статье рассматривается правовое регулирование предпринимательской деятельности в Российской Федерации. В России в целом созданы организационные и правовые основы государственной поддержки предпринимательской деятельности. Все уровни власти должны сделать все возможное, чтобы занятие бизнесом стало привлекательным, доступным и престижным. Однако современные тенденции развития предпринимательской деятельности в Российской Федерации носят неоднозначный характер. С одной стороны, государство наделено регулятивной функцией к отношениям в предпринимательской деятельности, с другой стороны, это регулирование носит сугубо императивный характер, который выражается в принятии новых норм и положений, затрагивающих интересы субъектов хозяйственной деятельности, но в то же время ограничивающих свободу предпринимательской деятельности. Выявлены проблемы правового регулирования предпринимательской деятельности и предложены пути их решения.

**Ключевые слова:** предпринимательство; предпринимательская деятельность; предпринимательский риск; НДС; контрольно-кассовая техника.

Предпринимательская деятельность в современной экономической системе является одним из первостепенных элементов, базовых структур, на основе которых строится рынок. Российская предпринимательская деятельность идет по пути развития западных стран, где предпринимательство в его нынешнем виде формировалось уже на протяжении нескольких веков.

В то же время нельзя не учитывать специфические особенности России (географические, социально-экономические, политические, кадровые и т.д.), которые находят свое отражение, в том числе и в развитии предпринимательской отрасли.

Предпринимательство и государство, как известно, связаны сугубо социально-экономическими факторами. Это обусловлено в первую очередь тем, что так или иначе государство стоит в зависимости от мировых финансовых волнений. Отсюда и вытекает необходимость повышения налоговых ставок, установка дополнительных тарифов и требований к пред-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор Е. И. Данилина.

принимателям и пр.

Конкурентоспособная среда крайне необходима для эффективной предпринимательской деятельности, ибо это избавляет рынок от монополистических факторов развития, регулирует в лучшую сторону для потребителей стоимость и качество товаров, услуг, работ, а также способствует внедрению новейших технологий, широко используемых впоследствии в предпринимательской сфере. Сегодня конкурентоспособность актуально рассматривать через динамично развивающуюся внешнюю среду, к которой вынуждены адаптироваться субъекты предпринимательской деятельности для увеличения, сохранения, уменьшения своей занимаемой доли рынка.

Однако не стоит (особенно в условиях конкуренции) недооценивать значения предпринимательских рисков. Любопытным представляется даже тот факт, что законодатель на правовом уровне закрепил в ст. 2 Гражданского кодекса РФ (далее — ГК РФ) возможность рисков в предпринимательской деятельности, охарактеризовав последнюю как «...самостоятельную, осуществляемую на свой страх и риск деятельность, направленную на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг» [1]. Также, согласно вышеуказанной статье государство наделено регулятивной функцией к отношениям в сфере предпринимательской деятельности. Однако такое регулирование не всегда предполагает позитивные тенденции в развитии предпринимательства. В качестве примера стоит рассмотреть последние существенные изменения, коснувшиеся предпринимательской деятельности:

1. Введение так называемых «онлайн касс» для осуществления расчетов Федеральным законом № 290-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон о применении контрольно-кассовой техники при осуществлении наличных денежных и (или) расчетов с использованием платежных карт и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

2. Повышение ставки НДС с 18% до 20%, введенной Федеральным законом от 3 августа 2018 г. № 303-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации о налогах и сборах».

В первом случае для субъектов предпринимательской деятельности была предусмотрена обязанность перехода на новый способ контрольно-кассовых операций с использованием соответствующего оборудования.

Несмотря на то, что законодатель предусмотрел возможность постепенного перехода на новый вид осуществлений контрольно-кассовых операций, на практике множество индивидуальных предпринимателей столкнулись с такими проблемами как: непредвиденные затраты; непонимание нового механизма взаимодействия с налоговыми органами; наладка оборудования для бесперебойной работы контрольно-кассовой техники и т.д.

Кроме того, для обслуживания новых кассовых аппаратов предприни-

матель обязан ежегодно обновлять фискальный накопитель данных и получать новую усиленную квалифицированную электронную подпись, что в среднем накладывает дополнительные затраты.

Несмотря на то, что технологически изменения в контрольно-кассовом расчете призваны облегчить налоговый учет доходов предпринимателя, не исключены случаи технического сбоя оборудования, нестабильность работы сети, в случае чего может быть затруднена передача фискальных данных.

Другая актуальная проблема на сегодняшний день — это повышение ставки НДС с 18% до 20%. В соответствии с вышеупомянутым Федеральным законом от 3 августа 2018 г. № 303-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации о налогах и сборах» с 1 января 2019 г. изменен размер ставки НДС с 18% до 20%.

В силу п. 4 ст. 5 Федерального закона № 303-ФЗ ставка налога на добавленную стоимость в размере 20% подлежит применению в отношении товаров (работ, услуг), имущественных прав, отгруженных (выполненных, оказанных), переданных начиная с 1 января 2019 г. вне зависимости от даты заключения сделки.

НДС предъявляется дополнительно к стоимости товаров (работ, услуг) по ставке, установленной п. 3 ст. 164 Налогового кодекса РФ (далее — НК РФ):

- в размере 18% — в отношении товаров (работ, услуг), имущественных прав, отгруженных (выполненных, оказанных), переданных Исполнителем и принятых (без замечаний) Заказчиком по акту-приема передачи до 31 декабря 2018 г. включительно;

- в размере 20% — в отношении товаров (работ, услуг), имущественных прав, отгруженных (выполненных, оказанных), переданных Исполнителем и принятых Заказчиком начиная с 1 января 2019 года».

В таком случае, получается, что авансовые платежи, перечисленные Заказчиком в 2018 г. с учетом НДС по ставке 18% и оформления сдачи-приемки результатов выполненных работ в 2019 г. — ставка НДС применяется в размере 20%. Выходит, что налогоплательщикам предпринимателям выгодно закрыть работы по договорам до окончания 2018 г. с применением ставки НДС 18% в полном объеме либо провести частичное выполнение.

Однако, для применения ставки НДС 18% для случаев частичной сдачи результатов работ, необходимо, чтобы договором была предусмотрена поэтапная сдача результатов работ. Было бы целесообразно изначально предусмотреть в договоре возможность поэтапного выполнения и сдачи работ, однако, на практике чаще всего используются шаблонные формы договором оказания услуг/выполнения работ.

Заклячая дополнительное соглашение с заказчиком стоит иметь в виду, что этапы работ должны быть подробно расписаны по объему. Кроме того, обязательно должен быть указан срок исполнения работ по каж-

дому из этапов. Также разумно будет в тексте договора указать, что выполнение работ по этапам производится последовательно. В таком случае, авансовые платежи, уплаченные заказчиками до конца 2018 г., можно будет закрыть с НДС под 18% подписанием документов о выполнении работы, а следующие этапы работ будут «закрываться» под 20% НДС. Это позволит предпринимателям минимизировать возможные убытки, что по большому счету не затронет и интересов контрагентов.

Таким образом, современные тенденции развития предпринимательской деятельности в Российской Федерации носят неоднозначный характер. С одной стороны, государство наделено регулятивной функцией к отношениям в предпринимательской деятельности, с другой стороны, это регулирование носит сугубо императивный характер, который выражается в принятии новых норм и положений, затрагивающих интересы субъектов хозяйственной деятельности, но в то же время ограничивающих свободу предпринимательской деятельности. Государству следует больше стимулировать предпринимательскую деятельность, ведь это залог развития рынка.

К основным направлениям государственной поддержки предпринимательской деятельности в РФ относятся: формирование благоприятного предпринимательского климата, устранение нормативно-правовых, административных и организационных барьеров.

Однако, несмотря на множество проблем, выступающих в качестве тормозящих использование права на предпринимательскую деятельность, регулировать их можно с помощью правовых инструментов. Эффективное использование государством законов позволяет успешно воздействовать на социальные, экономические, политические и иные условия, определяющие возможность реализации конституционных прав граждан.



© Дорощеев А. П.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта

## **Банковская гарантия как способ обеспечения исполнения кредитных обязательств**

**Аннотация.** В данной статье объясняется, что сделки обеспеченные банковской гарантией, менее рискованные, потому как, если условия договора не будут выполнены, кредитор сможет потребовать возмещения убытков со стороны гаранта. Гарантия является достаточным обеспечением при проведении авансовых платежей.

**Ключевые слова:** деньги; банки; гарантии; кредит; обязательства.

Банковская гарантия выступает разновидностью независимой гарантии. Этому институту в ГК РФ посвящены ст. 368—379. Закон относит гарантию к формам обеспечения сделок между хозяйствующими объектами.

В силу прямого указания закона (п. 3 ст. 368 ГК РФ) среди способов обеспечения исполнения обязательств обозначена банковская гарантия, объединенная законодателем с другими способами финансового обеспечения. Банковская гарантия в качестве обеспечительного средства выступает самостоятельным способом обеспечения исполнения обязательств, обладающим особыми признаками.

Банковская гарантия представляет собой вид обеспечения исполнения кредитного обязательства, которое характеризуется высокой степенью защиты кредитора и быстрой реализацией им своего права при ненадлежащем исполнении обязательства должником. Банковская гарантия в российском законодательстве, исключая ГК РФ, закрепляется и отражается в нормах Федеральных законов «О банках и банковской деятельности», «О таможенном регулировании в Российской Федерации». В правоприменительной практике: информационном письме Президиума ВАС РФ «Обзор практики разрешения споров, связанных с применением норм Гражданского кодекса РФ о банковской гарантии», соответствующее постановление Пленума ВАС РФ<sup>2</sup>. Как уже отмечалось, в виду реформирования гражданского законодательства институт банковской гарантии переименован в независимую гарантию. В качестве объекта исследования интерес представляет банковская гарантия с точки зрения независимой гарантии, поскольку для кредитных отношений характерно наличие специального субъекта — кредитной организации, обладающей лицензией Банка России. Банковская гарантия по своей природе является инструментом пере-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, профессор А. Н. Шевчук.

<sup>2</sup> Постановление Пленума ВАС РФ от 23 марта 2012 г. № 14 «Об отдельных вопросах практики разрешения споров, связанных с оспариванием банковских гарантий».

дачи кредитного риска от бенефициара к гаранту, которая выражается в предоставлении контрагенту бенефициара — принципалу так называемого гарантийного кредита<sup>1</sup>.

Операция, связанная с выдачей банковской гарантии, представляет собой кредитно-страховую услугу, которая оказывается гарантом принципалу за некоторую плату. Гражданский кодекс требует оформлять банковскую гарантию единым документом на бланке финансово-кредитного учреждения. Подписывают документ первое лицо компании или его заместитель, который имеет необходимое разрешение от ЦБ РФ. Обязательной на гарантии является и подпись главного бухгалтера. Выдается документ принципалу по акту. Последний оплачивает оговоренную банковскую комиссию, а банковскую гарантию передает контрагенту.

Последние изменения, внесенные в ГК РФ, сделали гарантию независимой. Что это означает? Теперь согласно 368 ст. ГК РФ банковскую гарантию может выдавать не только банк, но и коммерческая организация. Если она не входит в список коммерческих, к примеру, это государственный орган или благотворительная организация, то выданная ей гарантия переходит в сферу норм, регулирующих договорные отношения поручительства. Особых отличий эти гарантии не имеют, кроме трех нюансов:

— при определенных обстоятельствах номинал гарантии может быть изменен в сторону увеличения или уменьшения;

— от гаранта требуется уплата суммы, которая прописана в документах, хотя поручительство не определяет точную цифру сделки (вместе с процентами и долгами);

— гарантия является безусловной (то есть, даже по суду нельзя оспорить правомерность выставленных требований).

Понятно, что на такой договор банковской гарантии по ГК РФ согласится не каждый кредитор. Нелегко принять обеспечение от лица, не имеющего соответствующую лицензию, какими бы статьями кодекса он не прикрывался. С банком работать все же проще, т.к. его действия жестко контролируются.

Институт банковской гарантии в Российской Федерации был сформирован под влиянием международной банковской практики, определяющей два вида гарантий в зависимости от механизма проводимого платежа — условные гарантии и гарантии по первому требованию. В связи с тем, что бенефициар не должен предъявлять доказательств ненадлежащего исполнения принципалом договорных обязательств — усложняется понимание взаимосвязи между основным обязательством и банковской гарантией, что, в свою очередь, усложняет механизм исполнения обязательств и нарушает интересы должника. Для устранения указанного недостатка

---

<sup>1</sup> Андрюшин С. Н., Бурлачков В. В. Денежно-кредитная политика и глобальный финансовый кризис: вопросы методологии и уроки для России // Вопросы экономики. 2008. № 11 С. 48.

необходимо включение в гражданское законодательство норм об акцессорном характере обеспечительной меры, что в настоящее время не предусмотрено.

Относительно кредитных обязательств, по нашему мнению, более эффективно включение положений о природе банковской гарантии в отдельный закон о кредитовании. Законодатель не ставит под сомнение независимость гарантии, что находит свое отражение в общем названии института, в связи с чем отличительной особенностью банковской гарантии является то, что с прекращением основного обязательства или признанием его недействительным обеспечение сохраняет свою силу. В цивилистической литературе обозначенное явление получило распространение как заключающееся в том, что уменьшение обязательства заемщика не влечет за собой уменьшения объема ответственности гаранта. Однако у определения правовой природы банковской гарантии как независимой существуют и сторонники, и противники. Так, Р. А. Беспалов, Д. В. Павленко, А. А. Рубанов, Ю. В. Петровский, Н. Ю. Рассказова и др. указывают на отсутствие акцессорного характера обязательства по выдаче гарантии в отношении к основному обязательству, а также на отсутствие связи между обязательством гаранта выплатить бенефициару соответствующую сумму и основным обязательством, обеспеченным гарантией<sup>1</sup>.

Однако ряд авторов полагает, что при обеспечении кредитных обязательств невозможно соблюдение принципа независимости банковской гарантии. На наш взгляд, такая позиция относительно акцессорности банковской гарантии более точно отражает сущность указанного средства обеспечения кредитных обязательств. Точка зрения об акцессорности банковской гарантии должна быть отражена не только правовой доктриной, но и в законодательстве, что обусловлено требованиями практики. Недействительность основного обязательства должна влечь и недействительность банковской гарантии, однако, представляется, что прекращение банковской гарантии не зависит от прекращения основного обязательства, и это придает отношениям в рамках выдачи банковской гарантии особый характер среди прочих акцессорных обязательств.

Необходимо отметить, что сложность определения правовой природы банковской гарантии состоит в том, что, с одной стороны, законодателем устанавливается независимость гарантии от основного обязательства. С другой стороны, гл. 23 ГК РФ банковская гарантия отнесена к способам обеспечения исполнения обязательства, что, вне всякого сомнения, свидетельствует о связи банковской гарантии с основным обязательством.

Резюмируется, что выплата денежных средств гарантом по требованию кредитора принципала возможна только при ненадлежащем исполнении

---

<sup>1</sup> Беспалов Р. А., Павленко Д. В. Антикризисный план как источник развития банковского кредитования и лизинга в современной экономической ситуации // Вестник Брянского государственного университета. 2015. № 1. С. 291—293.

последним принятых на себя обязательств (например, в кредитных отношениях). Однако в соответствии с действующим законодательством гарант не имеет возможности проверить подлинность и правомерность требований бенефициара. Необходимо подчеркнуть, что для организации — гаранта важно, чтобы требования по гарантии были правомерны и обоснованы, поскольку это дает возможность сохранить баланс интересов во взаимоотношениях с банком — бенефициаром, а также с принципалом-заемщиком, в роли которого часто выступают крупные организации.

Таким образом, требование о выполнении условий банковской гарантии может быть неправомерным не только в силу действительного надлежащего исполнения заемщиком своих обязательств, но и в силу недействительности основного обязательства, которое может быть признано таковым в силу положений о недействительности кредитного договора. В случае если гаранту до удовлетворения требования по банковской гарантии стало известно о недействительности основного обязательства, он не освобождается от выполнения требования по гарантии. Полагаем, что это тоже ухудшает положение гаранта как организации, осуществляющей банковские операции. Помимо нарушения баланса интересов в обязательстве нередки так называемые злоупотребления правом при применении банковской гарантии. Законодатель с текстуальным изменением норм Гражданского кодекса императивно закрепил не — зависимость гарантии от других обязательств, в то время, как правовая доктрина содержит явные противоречия с теорией независимости банковской гарантии, подтверждающиеся правоприменительной практикой. Представляется, что можно сделать вывод о дискуссионности вопроса независимости банковской гарантии. Стремление приблизить российское законодательство к международным унифицированным правилам о независимой гарантии похвально, но будет ли это полезно для применения на практике. На наш взгляд, в теории и правоприменительной практике необходимо придерживаться теории акцессорности банковской гарантии, которая представляется достаточно обоснованной, в связи с чем возможно принятие новой редакции понятия банковской гарантии. Однако помимо характера обеспечительного механизма банковская гарантия как вид обеспечения кредитных обязательств имеет еще ряд отличительных особенностей. В соответствии с действующим законодательством банковская гарантия безотзывна, если в ней не предусмотрено иное; гарант обладает правом отозвать гарантию только в том случае, если в ней прямо предусмотрена такая возможность (п. 1 ст. 371 ГК РФ). Сама гарантия может предусматривать и возможность уступки права требования к гаранту третьему лицу бенефициаром, но по общему требованию банковская гарантия обладает непередаваемостью права. Обеспечение кредитного отношения банковской гарантией характеризуется высокой формализованностью отношений — у бенефициара есть основания требовать от гаранта исполнения обязательства, предусмотренного гарантией, но если документы, прило-

женные к требованию бенефициара, не соответствуют условиям гарантии, то гарант отказывает в удовлетворении такого требования. Еще одним основным признаком банковской гарантии является ее возмездность: за выдачу гарантии принципал уплачивает гаранту вознаграждение. В сложившейся банковской практике принципал обеспечивает свое обязательство не только перед бенефициаром, но и перед гарантом, как правило, в виде залога имущества. Таким образом, гарант получает не только вознаграждение за выданную гарантию, но и обеспеченное право требования к принципалу. В юридической литературе нашла свое отражение точка зрения о том, что отношения по выдаче банковской гарантии — односторонняя сделка. Полагаем, что такое мнение сложилось в цивилистике на основании сложившейся банковской практики.

Исходя из анализа норм ГК РФ, посвященных банковской гарантии, можно сказать, что вывод об одностороннем характере отношений, связанных с указанным способом обеспечения, обоснован, однако такой вывод может касаться только правоотношений между гарантом и бенефициаром. По мере возрастания частоты применения банковской гарантии как способа обеспечения кредитных обязательств банками был выработан определенный механизм выдачи банковских гарантий. Должник по кредитному обязательству приобретает статус принципала по банковской гарантии в силу обращенной к банку просьбы о выдаче гарантии по его обязательству, иницилируя, таким образом, соответствующие правоотношения<sup>1</sup>. Такая просьба является первым этапом в механизме выдачи банковской гарантии. Необходимо подчеркнуть, что при этом позиция кредитора по основному обязательству относительно обеспечения последнего банковской гарантией не учитывается гарантом и не имеет юридического значения, что делает этот способ сходным с поручительством. Указанное обращение должника к банку производится в письменной форме и по сути содержит просьбу к гаранту, дать обязательство, при наличии определенных условий, уплатить кредитору денежную сумму по представлении кредитором по основному обязательству письменного требования об ее уплате. В обращение может также содержаться перечень возможных условий будущей гарантии и оговариваться размер вознаграждения за выдачу банковской гарантии. Несмотря на то что мнение кредитора при выборе банковской гарантии юридически незначимо, условия соглашения, о котором просит должник, равно как и его инициатива по возникновению правоотношений с гарантом, продиктованы требованиями кредитора к должнику. Вторым этапом механизма выдачи банковской гарантии является выражение воли банка быть гарантом по соответствующему обязательству путем выдачи соответствующего письменного обязательства.

---

<sup>1</sup> Андрюшин С. Н., Бурлачков В. В. Денежно-кредитная политика и глобальный финансовый кризис: вопросы методологии и уроки для России // Вопросы экономики. 2008. № 11. С. 40.

Выдача такого обязательства и носит название выдачи банковской гарантии. Судебная практика исходит из того, что если в банковской гарантии не указан срок, в течение которого требование может быть заявлено гаранту, то гарантийное обязательство следует считать не возникшим, поскольку условие о сроке является существенным. На практике распространены случаи, когда срок действия банковской гарантии истекал в день исполнения обеспечиваемого гарантией обязательства, установленный соглашением сторон. Так, бенефициар не может требовать от гаранта исполнения своего обязательства, так как до наступления этого обозначенного дня у бенефициара нет возможности указать, в чем выразилось нарушение принципалом основного обязательства. Представляется, что способ воплощения договоренностей не является критерием при определении правовой природы соответствующих действий. Полагаем, что выдача кредита бенефициаром не может служить в качестве акцепта. В гарантии может быть указано, что она вступает в силу после получения извещения бенефициара о принятии гарантии либо после выдачи кредита, но это не дает оснований говорить о соглашении сторон. Для существования и развития кредитных отношений, обеспеченных банковской гарантией, важно четкое определение момента прекращения обеспечительного обязательства. Это вопрос дискуссионный в первую очередь из-за спора относительно акцессорности банковской гарантии.

Законодатель закрепил в ст. 378 ГК РФ ограниченный список оснований, по которым банковская гарантия может быть прекращена. Все обстоятельства связаны либо с надлежащим исполнением гарантом своего обязательства, либо с односторонним волеизъявлением непосредственно бенефициара. Однако поскольку прекращение обязательств по банковской гарантии по указанным основаниям касается лишь взаимоотношений между гарантом и бенефициаром, то легально закреплена и обязанность гаранта, которому стало известно о прекращении гарантии, незамедлительно уведомить об этом принципала.

Таким образом, при применении банковской гарантии как способа обеспечения исполнения кредитных обязательств основные сложности возникают при определении правовой природы обеспечительной меры. По общему правилу банковская гарантия не зависит от основного обеспечиваемого кредитного обязательства, хотя ряд ученых-цивилистов приводят доказательства обратного, ссылаясь на практику правоприменения. В то же время, вопрос предъявления гарантом регрессных требований к принципалу надлежащим образом не урегулирован законодательно.

© Дорощеев А. П.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта

## **Правовое регулирование банковской гарантии как способа обеспечения обязательств внешнеэторговых сделок: анализ и перспективы**

**Аннотация.** Статья посвящена характеристике правового регулирования банковской гарантии, анализу особенностей правового регулирования этого института в международных актах. Кроме того, рассматриваются основные направления развития правового регулирования указанного способа обеспечения исполнения обязательств в условиях современного торгового оборота.

**Ключевые слова:** банковская гарантия; гарант; принципал; бенефициар; международный торговый контракт; международное частное право.

В условиях мировых интеграционных процессов, активизации торгового оборота между коммерческими организациями различных стран возрастает роль правовых инструментов, обеспечивающих выполнение обязательств по внешнеэкономическим контрактам, потому как именно сфера товарообмена отличается наибольшей степенью неопределенности, сложностью торговых связей и динамизмом. Одним из таких инструментов является гарантия — выданное по просьбе принципала (должника по основному обязательству) письменное обязательство гаранта (третьего лица) выплатить в случае нарушения основного обязательства определенную денежную сумму на согласованных в гарантии условиях по требованию бенефициара (кредитора принципала)<sup>2</sup>.

Несмотря на то, что институт банковской гарантии активно применялся и применяется в международной торговле, до 1978 г. в гражданских кодексах зарубежных государств отсутствовали специальные нормы о гарантии, а регулирование осуществлялось в основном обычаями делового оборота.

В 1978 г. Международной палатой были изданы «Унифицированные правила по договорным гарантиям» (далее — Правила 1978 г.). Основываясь на обычаях делового оборота, эти правила применялись к любой гарантии, поручительству и подобному обязательству, в том случае, если стороны согласились на подчинение конкретной гарантии Правилам 1978 г., и если в самой гарантии была специальная оговорка об этом<sup>3</sup>. Если Пра-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, профессор А. Н. Шевчук.

<sup>2</sup> Лазарева Т. П. Унификация правового регулирования гарантии по требованию во внешнеэкономической деятельности // Журнал российского права. 2013. № 5. С. 102.

<sup>3</sup> Крапивина П. М., Жданова Н. В. Анализ истории возникновения банковской гарантии // Научно-аналитический экономический журнал. 2017. № 5 (16). С. 4.

вила 1978 г. противоречили положениям права страны участника или участников сделки, применимого к гарантиям, от которого стороны в любом случае не могли отступить, приоритет отдавался нормам национального права. Главной особенностью Правил 1978 г. была защита интересов гаранта от недобросовестного поведения бенефициара.

В целях недопущения злоупотреблений при требовании платежей по гарантиям и уравнивания интересов сторон Международная Торговая палата в апреле 1992 г. издала «Унифицированные правила для гарантий по первому требованию» (далее — Правила 1992 г.), суть которых состояла в упрощении процедуры осуществления бенефициаром своего права требования по гарантии, поскольку оно сводилось к обязанности гаранта выплатить бенефициару денежную сумму после предоставления бенефициаром письменного требования об уплате<sup>1</sup>.

Также с 1 января 1994 г. вступили в силу Унифицированные правила Международной торговой палаты по договорным гарантиям (Публикация Международной торговой палаты № 524). Гарантии, предусмотренные данным документом, имеют более тесную связь с текстом внешнеторгового контракта, чем гарантии по требованию<sup>2</sup>. Так, цель рассматриваемых Правил состоит в том, чтобы предоставить простую и ясную схему регулирования характера обязательств, возникающих при применении данного способа обеспечения обязательств, процедуры вручения и рассмотрения требований. Поскольку суть Поручительства, регулируемого данными Правилами, заключается в том, что обязательства сторон напрямую связаны с их обязательствами, возникающими по Договору, и зависят от последних, постольку в Правилах не содержится подробных положений о требованиях к документам или о проблеме выставления недобросовестных требований по гарантиям.

Международный оборот товаров и услуг расширялся, следовательно, необходимо было максимально ускорить исполнение контрактов, в том числе и реализацию способов обеспечения исполнения обязательств по этим контрактам, при ненадлежащем их исполнении.

Стоит отметить, что международное регулирование банковских гарантий динамично развивалось. Так 11 декабря 1995 г. Генеральной Ассамблеей ООН была принята Конвенция ООН «О независимых гарантиях и резервных аккредитивах» (далее — Конвенция). Цель Конвенции состоит в унификации международных правовых норм, касающихся гарантии и резервных аккредитивов. Ее смыслом является содействие использованию совместно гарантий и резервных аккредитивов там, где традиционно использовался только один из этих способов. Конвенция направлена на

---

<sup>1</sup> Крапивина П. М., Жданова Н. В. Анализ истории возникновения банковской гарантии // Научно-аналитический экономический журнал. 2017. № 5 (16). С. 5.

<sup>2</sup> Кондратьева Е. М., Горина М. С. Правовые аспекты управления контрактными рисками внешней торговли // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. 2015. № 2. С. 122.



укрепление общих основных признаков и принципов гарантий и резервных аккредитивов.

По своей сути содержание Конвенции соответствует Правилам 1992 г., но также дополняется путем регулирования вопросов, не включенных в сферу действия Правил 1992 г. Основное внимание Конвенции уделяется отношениям между гарантом и бенефициаром, так как независимая гарантия — это обязательство в пользу бенефициара, между тем отношения гаранта и принципала не входят в сферу правового регулирования Конвенции.

В целом включенные в Конвенцию положения совпадают с правилами, выработанными международной банковской практикой и нашедшими отражение в публикациях МТП — Унифицированных правилах и обычаях для документарных аккредитивов (UCP) и Унифицированных правилах для гарантий по требованию (URDG). В частности, отмечалось, что моделью для нее послужили оба документа. И хотя Конвенция направлена на гармонизацию национального законодательства, она содержит некоторые не основанные на коммерческой практике положения. Различия в регулировании состоят не только в том, что гарантия по требованию, резервный аккредитив и аккредитив рассматриваются как тождественные обязательства. Конвенция включает ряд специальных правил, направленных на решение вопросов о последствиях мошенничества и злоупотреблений, возникающих в связи с исполнением абстрактных обязательств, а также предусматривающих средства правовой защиты в подобных случаях. Актуальность решения этих вопросов объясняется тем, что в настоящее время в национальном законодательстве стран, а также в международной банковской практике, в частности в публикациях МТП, отсутствуют согласованные подходы<sup>1</sup>.

При этом следует обратить внимание, что в настоящее время Правила 1992 г. фактически утратили силу в связи с вступлением в силу 1 июля 2010 г. Унифицированных правил Международной торговой палаты для гарантий по первому требованию (публикация МТП № 758). Новый документ является результатом тщательной работы экспертных органов, входящих в состав Международной торговой палаты, и представляют собой свод более четких, точных и содержательных правил, выражающихся в консенсусе между банкирами, их клиентами и другими участниками гарантийного сообщества.

Обращаем внимание, что в настоящее время на базе Торговой промышленной палаты ведется работа по разработке нового проекта — Global Survey on Guarantee Law<sup>2</sup>. Идея заключается в том, чтобы собрать законо-

---

<sup>1</sup> Лазарева Т. П. Унификация правового регулирования гарантии по требованию во внешнеэкономической деятельности // Журнал российского права. 2013. № 5. С. 107.

<sup>2</sup> Банковская гарантия: международный опыт и российская практика. <http://www.iccwbo.ru/meropriyatiya/2017/BankGuarantee/index.php> (дата обращения: 20 декабря 2018 г.).

дательные акты разных стран и издать в электронном виде сборник таких нормативно-правовых документов, а также актуализировать информацию с учетом изменений законодательства рассматриваемой сферы. Указанный сборник будет способствовать единообразию и унификации в области международной банковской практики, а также возможно станет частью решения проблемы в регулировании гарантий, заключающейся в том, что большая их часть подчинена местному праву страны гаранта.

Кроме того, актуальным вопросом остается разработка проекта ISDGP — International Standard Demand Guarantee Practice (Международной стандартной практики для гарантий по требованию), то есть ISBP для гарантий, который призван стать кодифицированной стандартной практикой для гарантийного бизнеса, что также будет способствовать выработке единого подхода в практике применения такого способа обеспечения обязательств как гарантия.<sup>1</sup>

В настоящее время развитие экономических отношений происходит в условиях технического и информационного прогресса. В связи с этим, особое значение в современных условиях приобретает возможность применения электронной банковской гарантии.

В российской действительности, первопроходцем применения банковских гарантий в электронном виде среди государственных структур стала Федеральная таможенная служба. Положения о банковских гарантиях уплаты таможенных пошлин, налогов в электронном виде, и нового порядка обмена сведениями между банками, Банком России и ФТС России введены Федеральным законом от 30 декабря 2015 г. № 463-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» в части внесения денежного залога и банковских гарантий уплаты таможенных пошлин, налогов в электронном виде и информационного обмена сведениями о таких банковских гарантиях», что, несомненно, соответствует условиям развития технического прогресса.

Однако следует отметить, что возможность применения электронной банковской гарантии для обеспечения внешнеторговых сделок необходимо отразить в актах, регулирующих порядок ее применения на международном уровне, унифицировав положения национального законодательства различных государств, предусматривающие такой способ оформления банковской гарантии. Указанные действия не только обеспечат единообразие практики применения электронной банковской гарантии, но и существенно упростят порядок оформления, что, в свою очередь, значительно скажется на реализации указанного способа обеспечения обязательств внешнеторговых сделок.

Кроме этого, требуют регламентации особенности применения элек-

---

<sup>1</sup> Банковская гарантия: международный опыт и российская практика. <http://www.iccwbo.ru/meropriyatiya/2017/BankGuarantee/index.php> (дата обращения: 20 декабря 2018 г.).

тронной гарантии, связанные с проблемами, обусловленными необходимостью в некоторых случаях проверки, кем эта гарантия была выдана. В связи с этим возникает вопрос о том, должен ли банк вообще проверять, кем была выдана гарантия, при получении электронного сообщения SWIFT, которое по формальным признакам выглядит, как подлинная гарантия<sup>1</sup>.

Отмечая широту практического использования гарантии, по мнению ряда ученых банковская гарантия является наиболее эффективной из используемых способов и мер обеспечения обязательств. Несмотря на это, на практике отмечается несовершенство правового регулирования данного способа обеспечения обязательств внешнеторговых сделок на национальном уровне.

В условиях расширения международного сотрудничества, и особенно с учетом того, что западный банковский рынок является более развитым и прогрессивным, обращение национального законодателя к признанным мировым финансовым сообществом Правилам МТП выглядит вполне логичным и закономерным.

Таким образом, суммируя вышесказанное, отмечаем, что интеграционные процессы в торговом обороте нашли свое отражение в развитии законодательства, регулирующего способы обеспечения обязательств международных торговых сделок и, в том числе, банковскую гарантию. В связи с возникающей необходимостью упрощения и ускорения процедуры исполнения внешнеторгового контракта, возникает необходимость совершенствования международных и национальных правовых норм, что будет способствовать единообразию их применения. Указанное объясняет важность международного диалога между представителями гарантийного бизнеса, результатом которого могут стать новые инициативы и предложения делового сообщества в части законодательного регулирования банковских гарантий.

---

<sup>1</sup> Банковская гарантия: международный опыт и российская практика <http://www.iccwbo.ru/meropriyatiya/2017/BankGuarantee/index.php> (дата обращения: 20 декабря 2018 г.).

© Ильин В. А.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
kokso@mail.com

## **Вопросы гармонизации законодательства Российской Федерации по обеспечению транспортной безопасности морского транспорта с нормами международного права**

**Аннотация.** В данной статье исследуются правовые проблемы охраны судов и портовых средств в контексте обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта. Раскрывается состояние и обосновывается необходимость в приведении российского законодательства в сфере транспортной безопасности морского транспорта в соответствие с международно-правовыми обязательствами Российской Федерации.

**Ключевые слова:** морской транспорт; ИМО; международное право; транспортная безопасность; объекты транспортной инфраструктуры (портовые средства); транспортные средства (суда); гармонизация национального законодательства.

Согласно материалам, опубликованным секретариатом Конференции Организации Объединенных Наций (ООН) по торговле и развитию (ЮНКТАД) более 80% всех грузов мировой торговли по физическому объему и более 70% по стоимости перевозятся морским транспортом и проходит через морские порты всех стран мира. Прогнозы на среднесрочную перспективу указывают на дальнейшее увеличение объема перевозок, в частности до 2022 г. совокупные среднегодовые темпы его роста составят, по оценкам, 3,2%<sup>2</sup>.

В этой связи, морской транспорт имеет крайне важное значение для всего мира в том числе для Российской Федерации, в сфере торговли и экономического развития.

В ближайшие годы значимость этой деятельности будет возрастать наряду с прогнозируемым увеличением объема мировой торговли.

При этом всегда следует иметь в виду, что понятие качества перевозок морским транспортом определяется обычно как степень обеспечения сохранной и своевременной доставки грузов. А это в современных условиях означает в первую очередь обеспечение безопасного мореплавания торговых судов и защищенности всей инфраструктуры морской отрасли от любых противоправных действий.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.

<sup>2</sup> [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_ru.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_ru.pdf) (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

Учитывая международный характер судоходства очевидно, что деятельность, направленная на повышение безопасности морского судоходства, станет более эффективной, если она будет осуществляться в координации с другими государствами.

Конференция, созванная ООН в 1948 г., приняла конвенцию, которая учредила первый в истории международный орган, призванный заниматься исключительно морскими вопросами, — Международную морскую организацию (ИМО).

ИМО, начавшая функционировать в 1959 г., отвечает за повышение надежности и безопасности судоходства в области международной торговли и за предотвращение загрязнения моря с судов.

ИМО обеспечивает механизмы для сотрудничества между правительствами в формировании норм и правил, связанных с техническими вопросами, влияющими на международное судоходство, для содействия принятию максимально осуществимых стандартов безопасности и эффективности морского судоходства, а также для охраны морской среды через предотвращение и борьбу с ее загрязнением судами.

Более 40 конвенций и соглашений, а также около тысячи кодексов и рекомендаций, разработанных ИМО, осуществляются в мировом масштабе<sup>1</sup>.

Комитет по безопасности на море (КБМ) является одним из основных органов ИМО, который был учрежден в 1948 году. Сегодня КБМ занимается вопросами, связанными с безопасностью судоходства, охраны судов и портовых средств на море, а также борьбы с пиратством и вооруженным разбоем против судов.

Основным документом, разработанным ИМО (при участии КБМ) в целях усиления безопасности судоходства, является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (МК СОЛАС-74), которая была принята на Международной конференции по охране человеческой жизни на море 1 ноября 1974 г., а Протокол к ней 1988 г. — на Международной конференции по гармонизированной системе освидетельствования и оформления свидетельств 10 ноября 1988 г.

Главной целью МК СОЛАС-74 является установление минимальных стандартов, отвечающих требованиям по безопасности при постройке, оборудовании и эксплуатации судов.

После теракта, совершенного 11 сентября 2001 г. в США, в ноябре 2001 года 22-я сессия Ассамблеи ИМО постановила установить новые правила обеспечения безопасности судов и портовых средств.

В этой связи, на международной конференции Договаривающихся правительств по проблемам безопасности на море в декабре 2002 г. были приняты поправки к МК СОЛАС-74, а также Международный кодекс по

---

<sup>1</sup> <http://www.un.org/ru/ecosoc/imo/>, Официальный сайт ООН (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

охране судов и портовых средств (англ. — International Code for the Security of Ships and Port Facilities (ISPS Code)).

Дополнения в МК СОЛАС-74 и Кодекс ОСПС нацелены на повышение обеспечения безопасности судов и в зонах взаимодействия судно-порт.

Цель Кодекса ОСПС заключается в создании унифицированной и взаимосвязанной организации, позволяющей правительствам соизмерять возникающие угрозы со степенью уязвимости судов и портовых средств.

Кодекс ОСПС применяется к следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

- пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;
- грузовые суда, включая высокоскоростные суда, вместимостью 500 регистровых тонн и более;
- морские передвижные буровые установки;
- портовые средства, обслуживающие указанные выше суда.

Данный Кодекс не применяется к военным кораблям, вспомогательным судам военно-морского флота и другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы.

Согласно Правилу 1 гл. XI-2 «Специальные меры по усилению охраны на море» МК СОЛАС-74 портовое средство означает место, где происходит взаимодействие судно/порт и представляет собой такие районы, как места якорных стоянок, места ожидания причала и подходы с моря.

Кодекс ОСПС содержит подробные требования по обеспечению безопасности судов и портовых средств (часть А Кодекса, являющаяся обязательной), а также ряд рекомендаций о способах соблюдения этих требований (часть В Кодекса — рекомендательная).

В целом, Кодекс ОСПС основывается на подходе, в соответствии с которым обеспечение охраны судов и портовых средств приравнивается к управлению рисками. Для определения приемлемости тех или иных мер безопасности в каждом конкретном случае необходимо произвести оценку рисков.

Такой подход закреплен в Кодексе путем принятия ряда минимальных функциональных требований безопасности судов и портовых средств.

Для судов эти требования включают проведение оценок охраны и разработку планов охраны, определение перечня должностных лиц компании, ответственных за охрану и перечня лиц командного состава судна, ответственных за охрану.

Для портовых средств — проведение оценок охраны и разработка планов охраны портовых средств, определение перечня должностных лиц, ответственных за охрану.

Помимо этого, требования к портовым средствам и судам включают в себя наблюдения за действием человека и за грузом, наблюдение и контроль доступа, обеспечение наличия средств охранной связи, находящихся в постоянной готовности к использованию.

С учетом изложенного, в Российской Федерации реализуется комплекс мероприятий по усилению безопасности объектов транспорта, участвующих в международных морских перевозках. В процессе этой работы Минтранс России и Росморречфлот организовали и успешно завершили внедрение на российских судах и портовых средствах требований гл. X1-2 МК СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС.

Меры, предусмотренные вышеназванными международными документами, реализуются в рамках постановления Правительства РФ от 3 ноября 2007 г. № 746 «О реализации положений главы X1-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств».

В данном постановлении отражены основные функции Минтранса России и Росморречфлота как Договаривающихся правительств, Администраций и назначенных органов в данной сфере деятельности.

Необходимо отметить, что контроль и надзор за соблюдением международных обязательств, возлагаются на Ространснадзор в пределах установленных полномочий.

Согласно информации, размещенной на официальном сайте Росморречфлота:

— на 343 портовых средствах проведены оценки охраны, а также разработаны и утверждены планы охраны;

— выдано 6635 Международных свидетельств об охране судна и 369 Временных международных свидетельства об охране судна;

— для проведения работ по оценке охраны, разработке планов охраны и оснащению судов и портовых средств инженерно-техническими средствами охраны определено 29 уполномоченных организаций в области охраны;

— в 45 учебно-тренажерных центрах подготовлено более 25 тыс. специалистов в области охраны на объектах морского транспорта.

— проделана работа по реализации планов охраны судов и портовых средств.

В результате проделанной работы суда, плавающие под Государственным флагом Российской Федерации, не подвергались задержаниям в рамках международных меморандумов по вопросам выполнения требований Кодекса ОСПС<sup>1</sup>.

Вместе с тем, в последние годы ввиду повсеместно возросших террористических угроз в России были приняты дополнительные меры по усилению безопасности не только в рамках отдельных видов транспорта, а касающиеся всей транспортной системы государства.

Так, в 2007 г. в Российской Федерации был принят и вступил в силу Фе-

---

<sup>1</sup> [http://www.morflot.ru/deyatelnost/transportnaya\\_bezopasnost/solas\\_74.html](http://www.morflot.ru/deyatelnost/transportnaya_bezopasnost/solas_74.html), Официальный сайт Федерального агентства морского и речного транспорта (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», в соответствии с которым транспортная безопасность определяется как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Задачи по обеспечению транспортной безопасности должны решаться при соблюдении принципов законности, непрерывности, взаимной ответственности, интеграции в международные системы безопасности, соблюдения баланса интересов личности, общества и государства, а также взаимодействия.

Федеральный закон «О транспортной безопасности» предусматривает создание системы обеспечения транспортной безопасности на основе единого подхода к оценке угроз, планированию и реализации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Обеспечение транспортной безопасности представляет собой реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Федеральным законом «О транспортной безопасности» устанавливаются такие основные понятия, как: субъект транспортной инфраструктуры, объект транспортной инфраструктуры (ОТИ), транспортные средства (ТС), которые представляют собой транспортный комплекс.

В свете требований указанного закона 16 июля 2016 г. постановлением Правительства РФ № 678 утверждены требования по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС (далее — Требования).

Под действие Федерального закона «О транспортной безопасности»

и Требований, в части морского транспорта, подпадают объекты транспортной инфраструктуры — морские терминалы, акватории морских портов, а также транспортные средства — суда, используемые в целях торгового мореплавания, исключая прогулочные и спортивные парусные суда.

Для достижения установленных Федеральным законом «О транспортной безопасности» целей определены основные задачи обеспечения транспортной безопасности: нормативное правовое регулирование; определение угроз; оценка уязвимости; категорирование; разработка и реализация требований и мер; подготовка и аттестация работников; сертификация технических средств; осуществление контрольно-надзорных функций; информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение.

Решение этих задач возлагается на федеральные органы исполнительной власти и субъекты транспортной инфраструктуры.

Функции государства в области обеспечения транспортной безопасности распределяются на основе координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, таких как Минтранс России, ФСБ России, МВД России, Минэкономразвития России, Минфин России, МИД России, Минпромторг России, Минэнерго России, МЧС России и других федераль-



ных органов, осуществляющих свою деятельность в смежных областях.

Вопросы контроля и надзора в области транспортной безопасности входят в компетенцию уполномоченных федеральных органов исполнительной власти согласно их компетенции в соответствии с законодательством РФ в порядке, установленном Правительством РФ.

Необходимо отметить, что на протяжении всей новейшей истории России совершение актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов (АНВ), в сфере транспорта остаются характерными преступлениями террористов.

Правительство РФ распоряжением от 22 ноября 2008 г. № 1734-р приняло Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года. Осуществление стратегии должно обеспечить развитие качественно нового транспортного комплекса, способного создать необходимые условия для развития основных отраслей российской экономики.

Успешное выполнение Транспортной стратегии невозможно без совершенствования системы комплексной безопасности, в том числе транспортной безопасности.

Транспортная безопасность является базовой составляющей национальной безопасности Российской Федерации, характеризующейся особым составом жизненно важных интересов, сложившихся в сфере транспорта. В данном ракурсе транспортную безопасность представляется возможным рассматривать в качестве состояния транспортной системы, способное обеспечить эффективное удовлетворение общественных потребностей, экономическую независимость и военную безопасность страны в условиях внешних и внутренних угроз.

Очевидно, что следует согласиться с данным утверждением, отмечающим значимость транспортной безопасности в системе национальной безопасности Российской Федерации.

Учитывая изложенное, обеспечение транспортной безопасности должно иметь приоритетную значимость в деятельности субъектов транспортной инфраструктуры, которые должны неукоснительно выполнять установленные законодательством требования.

При реализации требований международных договоров в области охраны судов и портовых средств и национального законодательства в области обеспечения транспортной безопасности необходимо руководствоваться п. 4 ст. 15 Конституции РФ, в соответствии с которым общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором РФ установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

Поэтому, на морских терминалах и судах должен существовать только один механизм обеспечения безопасности. В соответствии с Конституцией РФ этот механизм должен основываться на нормах международных договоров.

Вместе с тем, в соответствии с правилом 12 «Равноценные меры в области охраны» гл. XI-2 «Специальные меры по усилению охраны на море» МК СОЛАС-74 предписано, что Администрация/Договаривающееся правительство могут разрешить конкретному судну (группе судов) и/или портовому средству (группе портовых средств) применять иные меры охраны, равноценные предписанным в главе XI-2 МК СОЛАС-74 или части А Кодекса ОСПС, при условии, что они являются по меньшей мере такими же эффективными.

В связи с изложенным, внесены изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности» Федеральным законом от 23 июля 2013 г. № 225-ФЗ, а именно:

Оценка уязвимости морских терминалов, акваторий морских портов и морских судов, которая проводится с учетом требований международных договоров РФ и требований по транспортной безопасности, включает в себя оценку охраны портовых средств или морских судов соответственно.

То же касается и планов обеспечения транспортной безопасности указанных объектов и морских судов, которые теперь являются планами охраны, если разрабатываются с учетом требований международных договоров РФ и требований по транспортной безопасности.

Отсюда следует, что на тех объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, на которые распространяются требования по транспортной безопасности и которые участвуют в международных перевозках, проводится одна оценка уязвимости и разрабатывается один план обеспечения транспортной безопасности, действующие как на территории РФ, так и за ее пределами.

С введенной мерой трудно не согласиться, но на практике возникает вопрос кем и в каком виде должны быть разработаны указанные документы, так как в настоящее время отсутствует нормативный правовой документ регламентирующий порядок их разработки и утверждения. Причем, необходимо учитывать то обстоятельство, что оценка охраны и планы охраны судов, совершающих международные рейсы, должны быть разработаны на двух языках (русском и английском).

Анализируя Требования в области обеспечения транспортной безопасности, можно сделать вывод, что основными мерами по обеспечению транспортной безопасности являются:

- предотвращение несанкционированного доступа посторонних лиц на объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства;
- исключение проноса в зону транспортной безопасности предметов и веществ с помощью осуществления досмотра, наблюдения и собеседования лиц;
- защита (охрана) объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- управление техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и пунктами управления;

- реагирование на угрозы совершения актов незаконного вмешательства;
- проведение оценок уязвимости;
- разработка и реализации планов обеспечения транспортной безопасности.

Аналогичный набор мер предусмотрен положениями МК СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС.

Вместе с тем, имеется ряд существенных несоответствий в вопросах реализации законодательства о транспортной безопасности и международных договоров РФ в области охраны на море:

1. Несмотря на то, что в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» планы обеспечения транспортной безопасности морского терминала или морского судна являются соответствующими планами их охраны в существующих подзаконных нормативных правовых актах не гармонизированы уровни безопасности, предусмотренные постановлением Правительства РФ от 10 декабря 2008 г. № 940, и уровни охраны, предусмотренные Кодексом ОСПС, а также не определен единый порядок их объявления (установления).

Постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2013 г. № 1309 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» внесены изменения в постановление Правительства РФ от 3 ноября 2007 г. № 746.

В соответствии с указанными изменениями Росморречфлот наделяется правом объявлять (устанавливать) уровень охраны судна и/или портового средства. При условии, что:

- уровень охраны судна должен быть не ниже объявленного (установленного) уровня безопасности объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС);

- уровень охраны портового средства должен соответствовать объявленному (установленному) уровню безопасности ОТИ и ТС.

Однако, правом объявлять (устанавливать) уровень безопасности наделен субъект транспортной инфраструктуры по решению вышестоящих органов управления, а уровень охраны — Росморречфлот. Не определен порядок действий в случае различающихся уровней охраны и безопасности судов (когда уровень охраны выше уровня безопасности).

2. Кодекс ОСПС предусматривает процедуру пересмотра Планов охраны судна и портового средства, как на регулярной основе, так и по факту определенных событий (изменение оценки охраны; смены руководства; после происшествий, связанных с охраной, или случаев их угрозы; в результате независимой проверки планов охраны или службы охраны).

Существующая нормативно-правовая база по транспортной безопасности не предусматривает возможность внесения изменений в план обеспечения транспортной безопасности ОТИ или ТС, без проведения оценки уязвимости или дополнительной оценки уязвимости ОТИ или ТС.

3. Требованиями по обеспечению транспортной безопасности предусмотрено проведение оценки уязвимости и разработка плана обеспечения транспортной безопасности транспортного средства в два этапа, на каждом из которых необходимо утверждение документов в компетентном органе в области обеспечения транспортной безопасности. Это вызывает значительные временные издержки (около полугода). Кодекс ОСПС определяет необходимость утверждения только плана охраны судна Администрацией флага или признанной в области охраны организацией (ранее возможно было утвердить план охраны судна за две недели). Исключительно важно, в случае покупки-продажи судна для совершения международного рейса.

4. В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» план обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ) разрабатывается субъектом транспортной инфраструктуры (ч. 1 ст. 9), а его реализация может осуществляться как субъектом транспортной инфраструктуры, так перевозчиком (ч. 4 ст. 9), т. е. разрабатывает ПОТБ одно лицо, а реализует другое. Кодексом ОСПС не предусмотрена обязанность фрахтователя по реализации плана охраны судна.

5. Грузовые суда валовой вместимостью 500 регистровых тонн и более, совершающие международные рейсы, определяются как нижняя граница применения Кодекса ОСПС. Законодательство в области транспортной безопасности не имеет ограничений в части применения к судам по каким-либо параметрам, в результате чего, в сферу регулирования попали, в том числе, маломерные суда.

6. Кодекс ОСПС (часть А, раздел 3, п. 13.1—13.3) предусматривает подготовку трех категорий должностных лиц, ответственных за охрану:

- должностное лицо компании и соответствующий береговой персонал;
- лицо командного состава судна;
- должностное лицо портового средства.

Другому персоналу портового средства или судна, на который также возложены обязанности по охране, предписано руководствоваться планом охраны портового средства или судна соответственно. Такой персонал должен понимать свои обязанности по охране и обладать достаточными знаниями и навыками для выполнения этих обязанностей. Нормами транспортной безопасности предусмотрена подготовка восьми категорий специалистов (приказ Минтранса России от 8 сентября 2014 г. № 243).

7. Организация управления транспортной безопасностью. Высшими органами управления существующей системы транспортной безопасности являются три инстанции: Минтранс России, ФСБ России и МВД России, которые наделены правом принимать решения об изменении уровней безопасности при возникновении угроз совершения АНВ:

- носящих террористический характер (федеральный оперативный штаб и оперативные штабы в регионах Российской Федерации) и,

— не носящих террористический характер (МВД России и Минтранс России).

Порядок получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности (утвержден приказом Минтранса России от 6 сентября 2010 г. № 194).

Основным органом системы управления, который обеспечивает реализацию мер по транспортной безопасности, а также устанавливает и отменяет повышенные уровни безопасности на транспортных средствах № 2 и 3 является субъект транспортной инфраструктуры.

В этом заключается существенное отличие системы управления транспортной безопасностью от международной системы управления в области охраны судов и портовых средств, где основными органами управления, устанавливающими повышенные уровни охраны на судах и портовых средствах, являются не субъекты транспортной инфраструктуры, а непосредственно Договаривающееся правительство — в отношении портовых средств и Администрация флага — в отношении судов. В настоящее время данные функции возложены на Росморречфлот (постановление Правительства РФ от 3 ноября 2007 г. № 746).

С учетом изложенного можно сделать вывод, что основные концептуальные подходы к реализации законодательства о транспортной безопасности и международных договоров РФ в области охраны на море имеют единую природу.

подавляющее число понятий и терминов, применяемых в Кодексе ОСПС, совпадают с аналогичными понятиями и терминами в законодательстве о транспортной безопасности.

Вместе с тем имеется ряд существенных несоответствий в вопросах реализации законодательства о транспортной безопасности и международных договоров РФ в области охраны на море, которые можно устранить путем усовершенствования механизма нормативного регулирования вопросов выполнения международных положений, а именно:

1. Внесение изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» в части выделения объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, на которых распространяются требования международных договоров в области охраны судов и портовых средств, из сферы действия Федерального закона. В частности, предлагается установить, что:

— к транспортному средству, которое имеет международное свидетельство об охране судна или временное международное свидетельство об охране судна, выданное в соответствии с требованиями международных договоров РФ, не применяются требования Федерального закона «О транспортной безопасности»;

— к портовому средству, которое имеет акт о соответствии, выданный в соответствии с требованиями международных договоров РФ, не применяются требования по обеспечению транспортной безопасности;

— определить, что подготовка и аттестация персонала компаний, портовых средств и судов, осуществляющих международные рейсы, выполняется в соответствии с требованиями международных договоров.

2. Внесение соответствующих изменений в требования по обеспечению транспортной безопасности, утвержденные постановлением Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678, связанные с принятием норм предлагаемых в п. 1.

3. Регламентация вопросов последующей гармонизации законодательства о транспортной безопасности и международных договоров Российской Федерации в области охраны на море в части исполнения норм транспортной безопасности, отсутствующих в Кодексе ОСПС, возможна через механизм исполнения полномочий Минтранса России, предоставленных постановлением Правительства РФ от 3 ноября 2007 г. № 746.

Предлагаемые решения могут позволить создать условия для совершенствования национального механизма выполнения требований международных документов в области охраны судов и портовых средств на море путем его дополнения положениями, которые глубоко проработаны и систематизированы в рамках Федерального закона «О транспортной безопасности», а также оптимизировать его реализацию, включая ее расходную финансовую составляющую.

© Козаченко Н. Е.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта

## Правовое регулирование мультимодальных перевозок

**Аннотация.** Актуальность мультимодальных перевозок чрезвычайно высока для промышленного комплекса современной России. Оптимизация процессов функционирования в значительной мере влияет на эффективность и конкурентоспособность производства. Рост и укрепление международных отношений между различными странами требует улучшения транспортных связей, соединяющих эти страны. Транспорт является важнейшим связующим элементом современной мировой экономики, так как он позволяет перемещать товары практически повсюду в мире. Грузовые или мультимодальные грузовые перевозки являются наиболее сложным и стратегически важным видом транспортной деятельности. Роль мультимодальных грузовых перевозок в международной торговле определяется их участием в повышении эффективности внешнеэкономических связей и завоеванием многих участников экономических отношений с новыми рынками сбыта. Современный международный мультимодальный грузовой транспорт — это обширная промышленная, торговая и транспортная система, обеспечивающая международную торговлю и сотрудничество<sup>2</sup>. Ввиду большой важности экспорта и необходимости увеличения объема грузовых перевозок в международных транспортных коридорах, вопрос эффективной организации перевозки грузов в международных перевозках имеет особое значение, как в масштабе государства, так и в рамках каждого конкретного промышленного предприятия.

**Ключевые слова:** мультимодальные перевозки; промышленные предприятия; рынок сбыта; грузовой транспорт; международная торговля.

Международная мультимодальная перевозка, как правило, определяется как перевозку с использованием нескольких видов транспорта, осуществляемая под ответственность перевозчика, по одному транспортному документу и по единой сквозной ставке. Сегодня в экономической и юридической литературе этот вид транспорта часто называют «комбинированным», «смешанным», «интермодальным».

Сегодня мультимодальная перевозка в зависимости от направления включает морскую, речную, железнодорожную, автомобильную, авиасоставляющие, которые могут сочетаться в любых комбинациях. Основное

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.

<sup>2</sup> Александров-Дольник М. К., Лучанский Ф. М. Грузовые перевозки разными видами транспорта (правовые вопросы). М. : Юрид. лит, 1971.

преимущество этого способа доставки заключается в максимальном использовании преимуществ различных видов транспорта, а также в предоставлении оператором дополнительных услуг, связанных с оформлением транспортных формальностей, таких как: доставка, получение, переработка, перевалка, хранение и хранение товаров<sup>1</sup>.

Мультимодальные перевозки требуют, чтобы мультимодальные операторы имели абсолютный контроль над каждым элементом транспортной цепочки. Это означает не только эффективное использование транспортных мощностей и других возможностей отдельных перевозчиков, но также создание регулируемой системы управления транспортом, которая предоставит оператору свободу планировать и управлять всем процессом перевозки, а также взаимодействие участвующих перевозчиков. в этом процессе<sup>2</sup>. Таким образом, основными критериями мультимодальных перевозок являются качество услуг, предоставляемых для перевозки грузов, их успешность и возможность управления мультимодальным оператором. Основными целями такой перевозки являются: избежать нарушений во всем процессе перевозки, снизить транспортные расходы и скорость доставки товаров до места назначения.

Правовой режим мультимодальной перевозки грузов — это процедура регулирования общественных отношений между мультимодальным оператором, с одной стороны, и грузоотправителями, с другой стороны, когда он заключен, выполнен, изменен и расторжение договора на мультимодальные перевозки, штрафы за несоблюдение или несоблюдение, процедура компенсации ущерба и требования к представлению, основанные как на договорных, так и на общих правовых принципах и стандартах<sup>3</sup>.

Существуют свидетельства того, что классификация правовых отношений для мультимодальных грузовых перевозок представляет собой: особый субъектный состав участников перевозки — оператора мультимодальной перевозки, перевозчиков, субподрядчиков и владельцев товаров; перевозка двух или более видов транспорта по одному и тому же транспортному документу, оформленному на весь маршрут. Мультимодальные транспортные отношения — это своего рода юридические организационные транспортные отношения, в которых оператор мультимодальной перевозки организует перевозку грузов различными видами транспорта, в то время как экономическая эффективность такой перевозки выше, чем у транспорта. телефон. транспортные средства и оформление индивидуальных транспортных договоров. Правовое построение мультимодальных пе-

---

<sup>1</sup> Расулов А. В. Ответственность железнодорожного перевозчика за не сохранность принятого к перевозке груза // Право и государство: теория и практика. 2013. № 7.

<sup>2</sup> Расулов А. В. Правовые основы перевозок грузов в прямом смешанном сообщении // Право и государство: теория и практика. 2014. № 8 (116) С. 143—147.

<sup>3</sup> Расулов А. В. Правовые вопросы, связанные с подачей и согласованием заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом // Право и государство: теория и практика. 2013. № 6.



ревозок призвано обеспечить достижение общей экономической цели различных заинтересованных сторон в сфере транспорта — наиболее эффективной доставки грузов из одного места в другое.

Существуют свидетельства того, что мультимодальные перевозки представляют собой сложные правовые отношения, которые включают различные услуги (транспортировка, хранение, перегрузка и т. Д.), Связанные с организацией процесса доставки товаров двумя или более видами транспорта в одном документе. Все эти услуги взаимосвязаны, согласованы, а целостность и полнота всей перевозки зависит от точного и пунктуального выполнения каждой услуги. Такая перевозка представляет собой единый транспортный процесс. Поэтому мультимодальные перевозки должны рассматриваться как сложные правовые отношения, а не как отдельный набор услуг, образующих цепочку различных правовых отношений.

Доказано, что в настоящее время регистрация мультимодальных перевозок осуществляется на основе набора документов, имеющих различное юридическое значение и предполагающие разные основания и размеры ответственности. Это препятствует развитию международного сотрудничества и кооперации в области международных мультимодальных перевозок. В результате была разработана концепция «Единого мультимодального транспортного документа». Единый мультимодальный транспортный документ является установленным документом для всех мультимодальных перевозок. Он содержит необходимую информацию о грузе, пунктах перегрузки, транспорте и в то же время является неотъемлемой частью мультимодальной электронной системы грузоперевозок. Было доказано, что условием использования мультимодального единого транспортного документа является его использование в мультимодальной электронной транспортной системе, которая связывала бы внутренние транспортные сети различных государств.

Доказано, что сегодня мультимодальные правоотношения формируются в основном под влиянием договорного регулирования, как того требует практика, очень позднего законодательного регулирования на международном и национальном уровнях. Доказано, что только гражданско-правовой договор должен формировать правовую основу для мультимодальных правовых отношений. В отсутствие национального законодательства и международного права, регулирующего мультимодальные перевозки, именно договор остается единственным регулятором отношений для мультимодальных перевозок<sup>1</sup>.

Существуют доказательства того, что в обязательствах по смешанным перевозкам действия по приему, перегрузке, перевалке, хранению и выдаче груза имеют такое же значение, как и перевозка. Деятельность по мор-

---

<sup>1</sup> Землин А. И., Землина О. М. Предмет, методы, источники бюджетного права. Участники бюджетных правоотношений. М. : Юридический институт МИИТа, 2017.

ским перевозкам не имеет приоритета над другими элементами содержания обязательства по мультимодальным перевозкам. Следовательно, «транспортировка» как часть договора не охватывает другие элементы, связанные с началом и концом перевозки 15. Все элементы договора мультимодальной перевозки юридически равны.

Доказано, что договор организации транспорта направлен на организацию исполнения транспортных обязательств. В этом случае организационный договор может быть направлен на организацию в виде разовых и периодических обязательств, которые вытекают из организационного договора и, следовательно, по существу организуются договорами. В результате предметы организационных и организованных договоров могут не совпадать. Существуют доказательства того, что в силу своего юридического оформления соглашение о смешанных перевозках является согласованным, его следует отнести к договорам на оказание услуг и к категории договоров об организации перевозок, которые в основном касаются перевозки грузов. Основная задача оператора — организовать перевозку грузов, выбрать оптимальный маршрут, взять напрокат автомобиль, организовать перевалку, погрузку, разгрузку и т. д. Транспорт как таковой является частью предлагаемого спектра услуг, который предлагается исполнить в рамках мультимодальной перевозки.

Обосновано, что договор мультимодальной перевозки является самостоятельным видом договора. Однако его выполнение требует структурных связей с другими типами договоров на организационном уровне. Это означает, что договор мультимодальной перевозки — это независимая система договоров для его исполнения на вертикальной основе, которая является доминирующей в этой системе. Таким образом, на основании заключенного соглашения о мультимодальных перевозках оператор заключит определенное количество соглашений, обеспечивающих осуществление мультимодальных перевозок по маршруту, разработанному оператором. К ним относятся транспортные контракты для различных видов транспорта, и узловые соглашения, и иные необходимые договоры.

Мультимодальные перевозки — это возможность сформировать способ перемещения в соответствии с требованиями каждого конкретного заказа, сохраняя при этом контроль над существующим. Именно благодаря гибкости, с которой им приходится устанавливать свой маршрут, они так популярны на международных направлениях.

© Котова О. В.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта

## **Актуальные вопросы совершенствования законодательства в отношении реабилитационных процедур банкротства**

**Аннотация:** в настоящей статье рассмотрены некоторые проблемы реабилитационных процедур в делах о банкротстве в России и возможность повышения эффективности реабилитации при заимствовании зарубежного опыта в области данного вопроса, а также назревшая необходимость закрепления понятия «бизнес» на нормативном правовом уровне.

**Ключевые слова:** банкротство, реабилитационные процедуры, восстановление платежеспособности, финансовое оздоровление, внешнее управление, должник, кредиторы.

В последнее время в связи с увеличением количества случаев привлечения организаций к процедурам банкротства особенно актуальным становится вопрос о возможности повышения эффективности реабилитационных процедур, которые могут позволить должнику восстановить свое финансовое положение без перехода к конкурсному производству и ликвидации компании.

В международной практике процедуры, применяемые в делах о банкротстве, ориентированы на предоставление несостоятельному должнику возможности начать все с «чистого листа», поэтому большинство мероприятий имеют реабилитационный уклон. Для российской правовой модели, в свою очередь, характерен ликвидационный характер банкротства.

Недостаточно эффективное, несбалансированное правовое регулирование банкротства препятствует достижению целей и решению основных задач, а кроме того создает зачастую непреодолимые преграды для осуществления и защиты субъективных прав и законных интересов участников гражданского оборота.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» (далее — Закон о банкротстве) процедурами, направленными на восстановление платежеспособности должника — юридического лица, являются финансовое оздоровление и внешнее управление.

Проблема неэффективности реабилитационных процедур была названа в числе основных проблем, возникающих в рамках процессов, рассматриваемых в сфере регулирования несостоятельности на прошедшем в мае 2018 года Международном форуме по банкротству в Санкт-Петербурге.

Суды вводят данные процедуры все реже. Так, число введенных судами

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент И. В. Баскакова.

реабилитационных процедур (внешнее управление и финансовое оздоровление) снизилось до 180 шт. или 1,5% всех процедур в первом полугодии 2018 г., по сравнению с 215 шт. или 2% в первом полугодии 2017 г., что следует из сведений, раскрытых арбитражными управляющими в «Федресурсе»<sup>1</sup>. Кроме того, судьям в подавляющем большинстве случаев сложно понять реальную экономическую картину бизнеса, есть риск, что экономические аргументы не сработают в суде.

Из этого можно сделать вывод, что текущее регулирование реабилитационных процедур не позволяет полностью раскрыть их потенциал, хотя за рубежом реабилитация применяется чаще и эффективнее.

На это влияет, в том числе и то обстоятельство, что законодательство о банкротстве в России не предусматривает начало реабилитационных процедур до проведения стадии наблюдения, являющейся одной из особенностей российского законодательства о несостоятельности, в отличие, например, от законодательства о банкротстве США, что по мнению некоторых специалистов приводит к затягиванию дел о банкротстве и лишь наращивает задолженность перед кредиторами.

Это порождает низкий уровень доверия к вступлению в реабилитационные процедуры со стороны должников.

На фоне исключительной власти кредиторов процедура наблюдения практически утратила свое значение и не смогла обеспечить достижение целей, заявленных при принятии Закона о банкротстве, так как добросовестный должник, не способный что-либо противопоставить решению кредиторов, лишен всяких стимулов к раннему переходу к реабилитации и дела о банкротстве инициируются, когда «наблюдать» за должником не имеет никакого смысла.

В России большинство дел о банкротстве возбуждается по заявлениям кредиторов, а сами должники не рассматривают процедуры банкротства как способ разрешения своих финансовых проблем. Стараясь не оказаться в конкурсном процессе, где от них уже ничего не будет зависеть, должники всеми способами пытаются погасить имеющуюся задолженность даже при неблагоприятном финансовом положении, заключают рискованные сделки или берут новые кредиты.

Большую роль играет и восприятие должника, находящегося в процедурах банкротства, контрагентами — в бизнес-сообществе сформировано устойчивое мнение о неблагонадежности лиц, в отношении которых инициирован конкурсный процесс, при этом не имеет значения вид введенной процедуры.

Складывается ситуация, в которой при существующих экономических реалиях должник — юридическое лицо — либо восстанавливает свою платежеспособность до процедур банкротства, если ему позволяют это сде-

---

<sup>1</sup> <https://fedresurs.ru/news/f8e54d4b-c040-405e-a953-365e6ec166e6> — опубликовано АО «Интерфакс» в Едином федеральном реестре сведений о банкротстве.

лать кредиторы, либо, вступив в конкурсный процесс, практически в 100% случаев признается банкротом и прекращает свою деятельность.

По мнению экспертов, улучшению реабилитационных процессов будет способствовать как принятие законопроекта «О внесении изменений в Федеральный закон “О несостоятельности (банкротстве)”» и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части процедуры реструктуризации долгов в делах о банкротстве юридических лиц» (принят Госдумой в первой чтении в декабре 2017 г.), так и внедрение разработанного Российским союзом саморегулируемых организаций арбитражных управляющих (РССОАУ) Стандарта финансового анализа должника (на утверждении в Минэкономразвития), как следует из данных «Федресурса»<sup>1</sup>.

Для достижения цели повышения эффективности реабилитационных процедур в России законопроект опирается на модель гл. 11 Кодекса о банкротстве США, признанную действенной многими странами.

При реформах законодательных актов о банкротстве Германии и Франции, как известно, была использована именно американская модель проведения реабилитационных процедур.

Если проект будет двигаться в сторону совершенствования реабилитационных процедур, то в него также можно будет добавить положения о расширении прав участников, акционеров в делах о банкротстве.

В зарубежной практике у управления компании остается гораздо больше полномочий и ответственности за ведение бизнеса в процессе банкротства, так как именно руководство организации наиболее заинтересовано в сохранении продолжения действующего бизнеса (going concern).

Определяя возможность повышения эффективности реабилитационных процедур, нельзя не учитывать, что результативность будет обеспечена только путем переноса всей модели правового регулирования реабилитации при банкротстве и встраивания ее в российский правопорядок, поскольку сама модель опирается не только на правовые конструкции, но и на экономические, социальные и другие элементы развития общества.

Однако в настоящее время реформирование Закона о банкротстве продолжается в рамках узкого подхода к пониманию реабилитационных процедур.

Узкий подход применения процедур банкротства отождествляет то понимание реабилитации, при котором целью является восстановление платежеспособности должника и продолжение его деятельности.

На практике это означает, что весь реабилитационный потенциал закона о банкротстве, все усилия арбитражного управляющего и кредиторов будут и могут быть направлены только на защиту юридического лица.

В этой связи возникает вопрос: если в рамках процедуры банкротства

---

<sup>1</sup> <https://www.fedresurs.ru/>— Единый федеральный реестр сведений о банкротстве.

сохраняется работающий бизнес должника, но само юридическое лицо-должник будет ликвидировано, можно ли такую процедуру считать реабилитационной?

Большинство западных стран с развитым законодательством о банкротстве (США, Англия, Франция, Германия) относит такие процедуры к числу реабилитационных, что вполне очевидно. Более того, они признают, что целью реабилитации может быть не только восстановление платежеспособности должника, но и сохранение его бизнеса. Наличие этих двух целей отождествляет широкий подход.

Разница заключается в том, что в рамках широкого подхода возможно применение большего количества мероприятий, способствующих реабилитации, а в рамках узкого — только тех, что направлены на восстановление платежеспособности.

В конечном счете, это влияет на эффективность процедур, ведь при невозможности применения одной из возможностей в широком подходе можно применить другую. Если возможно сохранение бизнеса, но без сохранения юридического лица, в странах, где применяется широкий подход, будут иметься возможности для применения большего количества механизмов по реабилитации (например, возможность реорганизации в ходе реабилитационных процедур), а там, где применяется узкий подход, — юридическое лицо за истощением ресурсов по восстановлению, ликвидируют, а его активы продадут.

За рубежом реабилитационные процедуры считаются проведенными успешно при использовании механизма сохранения бизнеса. Однако в России осуществить реабилитационную процедуру, таким образом не получится, вследствие того, что нет цели сохранить сам бизнес должника-юридического лица. Кроме того, в российском законодательстве отсутствует само понятие бизнеса, что в настоящее время является значительным упущением.

В настоящее время законодатель понимает, что назрела необходимость включения в реабилитационные мероприятия инструментов реорганизации юридического лица, потому что это соответствует общемировым тенденциям, но осуществить это без закрепления цели сохранения бизнеса в реабилитационных процедурах и самого понятия «работающий бизнес» в настоящий момент трудновыполнимо.

Стоит отметить, что законодательства о банкротстве государств, относящихся к различным правовым системам, имеют много общего. Однако имеется значительный признак, по которому можно их разграничить, — это, соответственно, направленность на ликвидацию или реабилитацию должника.

Использовать зарубежное законодательство в рамках уже существующих наработок в нашей стране довольно затруднительно, так как, несмотря на общую схожесть законодательства о банкротстве следует отметить существующее различие именно в рамках направленности реабилитаци-

онных процедур (установка на ликвидацию или реабилитацию должника).

Следовательно, возникает затруднение в связи с использованием зарубежного опыта применения механизмов, которые закреплены в законодательстве США в рамках сложившихся правовых и практических норм и правил в России.

Закон о банкротстве фактически не предоставляет действенные механизмы осуществления реабилитации должников. В результате должник прибегает к реабилитационным процедурам банкротства в том случае, если присутствуют «дружественные» ему кредиторы<sup>1</sup>.

Основные меры, предлагаемые в законопроекте, заключаются в отказе от проявившей себя крайне неэффективной, долгой и необоснованно дорогой процедуры наблюдения и установлении полноценной вариативной реабилитационной процедуры, в том числе с допущением возможности утверждения плана финансового оздоровления без согласия кредиторов, когда это объективно необходимо в их же интересах.

Однако имеется ряд сомнений в эффективности предлагаемых проектом мер, ввиду утраты некоторых важнейших элементов, основным из которых, наряду с возможностью «навязывания» плана реструктуризации кредиторам, является презумпция сохранения должника «во владении». Зарубежный опыт показывает, что добросовестный должник, если не установлено, что действия органов управления должника привели к банкротству, должен сохранить возможность управлять организацией в ходе реабилитационной процедуры.

Такое решение сокращает издержки на управление, позволяет профессионалу, знающему все нюансы и всю специфику ведения хозяйственной деятельности, с минимальными потерями провести реабилитационную процедуру. Отстранение высшего руководства возможно только в случаях недобросовестных действий должника.

Добросовестный должник как никто другой заинтересован в сохранении своего бизнеса. К сожалению, законопроект устанавливает правило, в соответствии с которым сохранение управления организацией за должником зависит исключительно от воли кредиторов.

Концептуальное направление проекта — сделать российское законодательство о банкротстве принципиально более способным содействовать оздоровлению попавших в затруднительное положение организаций — заслуживает поддержки. Однако еще раз стоит подчеркнуть, что отсутствие центрального элемента работающей реабилитационной модели может свести на нет возможность достижения поставленной цели.

Чтобы законодательные нововведения были продуктивны необходимо, чтобы при заимствовании иностранных правовых норм участвовали как зарубежные специалисты, так и российские эксперты, которые разбира-

---

<sup>1</sup> По материалам видеолекции // <https://www.law.ru/article/5682-pravovoe-znachenie-i-smysl-protsedury-bankrotstva>.

ются в отношениях, которые складываются на практике с экономической и с правовой сторон.

Так, Ю. Невзорова в своей статье указывает следующее: «механизмы банкротства сейчас используются не только фискальными органами, но и недобросовестными контрагентами, которые считают банкротство инструментом захвата приглянувшегося бизнеса»<sup>1</sup>.

Пока что, исходя из ежегодного рейтинга Doing Business Всемирного банка по индикатору «разрешение неплатежеспособности», составленном в конце 2018 г. Россия третий год подряд опустилась в рейтинге (2016 г.— 51-е место, 2017 г. — 54-е место, 2018 г. — 55-е место<sup>2</sup>) из-за того, что важный для показателя эффективности реабилитационных процедур законопроект пока не принят.

В настоящий момент он находится на этапе завершения подготовки и вероятно должен в скором времени поспособствовать некоторому увеличению эффективности реабилитационных процедур, однако для того, чтобы произошло масштабное улучшение в этой области предстоит еще много работы и исследований как экспертов в области права, так и в области экономики.

---

<sup>1</sup> Невзорова Ю. Подводные камни иностранного бизнеса в России // ЭЖ-Юрист. 2017. № 45. С. 4.

<sup>2</sup> <http://www.doingbusiness.org/en/rankings> — интернет-портал The World Bank Group.



© Крылов С. В.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта

## Ответственность по договору строительного подряда

**Аннотация.** В статье рассматривается общая характеристика ответственности по договору строительного подряда, как особого вида договора подряда. Дается определение ответственности и ее видов, а также, в каких случаях какой вид ответственности применяется.

**Ключевые слова:** строительство; строительный подряд; договор строительного подряда; ответственность; неустойка; штраф; пеня.

В нашей стране строительство — ведущая отрасль народного хозяйства, объединяющая все хозяйственные сферы, и способствующая их непосредственному развитию. Современное жизнеустройство невозможно представить без возведения новых зданий — жилых комплексов, школ, спортивных стадионов, объектов социальной и военной инфраструктуры, а также без их реконструирования и обновления. Строительство — это многосложный механизм, который сочетает в себе большой комплекс различных взаимоотношений — технических, экономических и правовых. Техническая специфика строительной отрасли сильно усложняет процесс регулирования взаимоотношений между заказчиком и подрядчиком. Как и в любой другой отрасли, взаимоотношения между участниками строительства регулируются действующим законодательством и договором. Для осуществления строительной деятельности существует особый вид договора — договор строительного подряда. Для осуществления строительства любого объекта необходимо знание и понимание не только договорных отношений в строительной отрасли, но и основательные знания в области технических и технологических аспектов строительства и их взаимосвязи. В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по договору строительного подряда заказчик и подрядчик несут ответственность в порядке и на условиях, установленных законом и договором. Это приводит нас к тому, что необходимо более подробно изучать положения об ответственности сторон по договору строительного подряда.

В первую очередь необходимо дать формулировку ответственности в гражданско-правовых отношениях. Гражданско-правовая ответственность — это один из видов юридической ответственности представляющий собой установленными нормами гражданского права юридические последствия неисполнения или ненадлежащего исполнения лицом предусмотренных гражданским правом обязанностей, что связано с нарушением

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент М. Ю. Филиппова.

объективных гражданских прав другого лица. Ответственностью за нарушение обязательств по договору строительного подряда признается предусмотренная законом имущественная санкция, применяемая к должнику, нарушившему обязательство<sup>1</sup>.

В последнее время в связи с большим развитием строительной отрасли, особенно важным остается вопрос ответственности сторон по договору строительного подряда. Ответственность в рамках договора строительного подряда может быть установлена в виде:

1. Возмещения причиненных убытков (ст. 15, 393 ГК РФ);

2. Уплаты процентов за пользование чужими денежными средствами (ст. 395 ГК РФ);

3. Уплаты неустойки за ненадлежащее исполнение или неисполнение обязательств по договору (ст. 330 ГК РФ).

При заключении договора строительного подряда, заказчик и подрядчик могут самостоятельно определять, в каких случаях наступает ответственность и уплачивается неустойка при нарушении условий заключенного договора.

В случае нарушения денежного обязательства (п. 2 ст. 395 ГК РФ) при котором убытки превышают сумму процентов по ст. 395 ГК РФ, можно считать обоснованным требование выплаты процентов, а также возмещение убытков в части, превышающей сумму этих процентов. Когда в договоре предусмотрены две меры ответственности по ст. 395 ГК РФ и установлена договорная неустойка за нарушение денежного обязательства, требовать взыскание процентов по ст. 395 ГК РФ за тот же период, что и неустойка, будет невозможно. Важно здесь отметить, что в таком случае, право выбора того или иного вида ответственности, принадлежит кредитору.

Изучая этот вопрос, важно выделить каждый вид ответственности отдельно.

Теперь рассмотрим первый вид ответственности по договору строительного подряда — возмещение убытков. Как отмечал О. С. Иоффе, «в убытках выражается определенное состояние нарушенного отношения, а это состояние носит объективный характер независимо от того, какой юридико-экономической оценке оно подвергается».<sup>2</sup> Достаточно подробно возмещение убытков, как мера ответственности выделена в ст. 15 и ст. 393 ГК РФ. Возмещение убытков (ст. 15, ст. 393 ГК РФ) — обязанность стороны, нарушившей условия договора, компенсировать добросовестной стороне реальный ущерб и упущенную выгоду.

Важно понимать, в каких предусмотренных законом случаях, можно требовать взыскание убытков.

<sup>1</sup> Гражданское право России. Общая часть / отв. ред. О. Н. Садилов. М., 2001.

<sup>2</sup> Иоффе О. С. Избранные труды: В 4 т. Т. I. Правоотношение по советскому гражданскому праву. Ответственность по советскому гражданскому праву. СПб. : Юридический центр Пресс, 2003. С. 455.

Ответственность заказчика наступает в следующих случаях<sup>1</sup>:

- в случае отказа подрядчика от исполнения договора, вызванного невыполнением заказчиком своих встречных обязанностей (п. 2 ст. 719 ГК РФ), или непринятием заказчиком необходимых мер для устранения обстоятельств, грозящих годности работы (п. 3 ст. 716 ГК РФ);

- в случае неисполнения заказчиком предусмотренной договором обязанности по содействию в выполнении работ (п. 1 ст. 718 ГК РФ). Подрядчик вправе требовать возмещения причиненных убытков, включая дополнительные издержки, вызванные простоем, а также требовать изменение условий договора в части сроков исполнения работ и увеличения цены, указанной в договоре (п. 2 ст. 718 ГК РФ);

- в случае отказа заказчика от исполнения договора до сдачи ему результата работы. Заказчик также обязан возместить подрядчику убытки, причиненные прекращением договора подряда, в пределах разницы между ценой, определенной за всю работу, и частью цены, выплаченной за выполненную работу;

- в случае отказа заказчиком от принятия выполненных работ (п. 6 ст. 720 ГК РФ) или уклонения заказчиком от принятия выполненной работы, подрядчик вправе по истечении месяца со дня, когда согласно договору результат работы должен был быть передан заказчику, и при условии последующего двукратного предупреждения заказчика продать результат работы, а вырученную сумму, за вычетом всех причитающихся подрядчику платежей, внести на имя заказчика в депозит (ст. 327 ГК РФ);

- в случае любого неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по договору, повлекшее убытки (ст. 393 ГК РФ).

Ответственность подрядчика наступает в следующих случаях:

- в случае ненадлежащего исполнения работ подрядчиком, особенно в случае нарушения или отступления от требований, предусмотренных технической документацией и в обязательных для сторон строительных нормах и правилах (СНиП) (п. 1 ст. 754 ГК РФ);

- в случае неисполнения требований заказчика об устранении результата работы в установленный заказчиком разумный срок либо выполнение работы с существенными или неустранимыми недостатками (п.3 ст. 723 ГК РФ);

- в случае участия в исполнении договора субподрядчика, привлеченного подрядчиком в нарушение требований закона или договора (п. 2 ст. 706 ГК РФ);

- в случае действия или бездействия подрядчика, повлекшие несоразмерность (гибель или повреждение) предоставленного заказчиком имущества (ст. 714 ГК РФ);

- в случае любого неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по договору, повлекшее убытки (ст. 393 ГК РФ).

---

<sup>1</sup> <http://studopedia.org/index.php?vol=2&post=26897>.

Ответственность подрядчика может наступить в форме (п. 1 ст. 723 ГК РФ):

- безвозмездного устранения недостатков в разумный срок;
- соразмерного уменьшения цены, установленной за работу;
- возмещения расходов заказчика по устранению недостатков.

В договоре строительного подряда возмещение убытков может быть в форме возмещения только реального ущерба и реальных расходов по восстановлению объекта, а также сторонами может быть установлен лимит размера возмещения убытков — в рамках определенной суммы или процентом от общей суммы договора, или случаи взыскания ущерба могут быть ограничены сторонами.

Следующий вид ответственности по договору строительного подряда — взыскание процентов за пользование чужими денежными средствами. Очень часто стороны при составлении договора строительного подряда, указывают, что «несут ответственность в соответствии с действующим законодательством». При этом предполагается использование ст. 395 ГК РФ.<sup>1</sup> Проценты за пользование чужими денежными средствами по ст. 395 ГК РФ могут быть взысканы за просрочку в исполнении исключительно денежного обязательства. Такие проценты взимаются независимо от того, установлены они договором или нет. В соответствии со ст. 711 ГК РФ, в случае если заказчик несвоевременно внес авансовый платеж, или не оплатил принятые работы, а также не исполнил обязанность по уплате стоимости работ или их части, то подрядчик вправе взыскать с заказчика проценты за пользование чужими денежными средствами.

Теперь рассмотрим в каких случаях заказчик может потребовать уплаты процентов по ст. 395 ГК РФ:

- в случае если подрядчик, получивший авансовый платеж, выполнил работы не в полном объеме и должен вернуть сумму неотработанного аванса;
- в случае если подрядчик не вернул предоставленные материалы, иное имущество и не возместил их стоимость (п.1 ст. 713 ГК РФ, ст. 728 ГК РФ);
- в случае, когда заказчик вправе требовать возврата уплаченных денежных средств.

Выплата процентов за пользование чужими денежными средствами может производиться только в рамках суммы долга. Размер процентов определяется ключевой ставкой Банка России, действовавшей в соответствующие периоды, если иной размер процентов не установлен законом или договором. Однако, по согласованию сторон период начисления процентов может быть ограничен.

Хотелось бы отметить, что достаточно часто суды удовлетворяют иски по договору строительного подряда о взыскании процентов за пользова-

---

<sup>1</sup> Юшкевич С. П. Договор строительного подряда. М., 2009.

ние чужими денежными средствами, поскольку устанавливают факт нарушения обязательств в рамках договора строительного подряда. Так, например, согласно постановлению Девятого арбитражного апелляционного суда от 3 апреля 2018 г. № 09АП-8983/2018 по делу № А40-202250/11 ОАО «11 Военторг» (далее — истец, исполнитель) предъявил иск к ООО «Строительный Альянс» (далее — ответчик, заказчик) о взыскании по договору от 09 июня 2014 года № 3 долга в размере 72 740,00 руб., процентов за пользование чужими денежными средствами в размере 4 776,00 руб. Так, решением Арбитражного суда г. Москвы от 17 января 2018 г. иск был удовлетворен частично, с ответчика в пользу истца взыскан долг в размере 72 740,00 руб., проценты за пользование чужими денежными средствами за период с 11 августа 2015 г. по 30 апреля 2016 г. в размере 4705,65 руб., а также в доход федерального бюджета 3098,00 руб. государственной пошлины по иску. В удовлетворении остальной части заявленных исковых требований отказано. С этим решением не согласился ответчик и подал апелляционную жалобу. Так решение судом мотивировано тем, что между ОАО «11 Военторг» (исполнитель) и АО «31 ГПИИС» (заказчик) был заключен договор от 9 июня 2014 г. № 3, согласно которому заказчик поручил, а исполнитель принял на себя обязательства по выполнению инженерно-геологических изысканий и разработке проектно-сметной документации (стадия Рабочая документация) для архитектурно-строительного объекта: Храм Святого Георгия Победоносца, расположенного по адресу: п. Кедровка, Березовский район, Свердловская область.

В соответствии с п. 2.1 Договора, цена Договора в соответствии с протоколом соглашения о договорной цене (приложение № 2 к договору) составляет 222 740,00 руб. и предусматривает авансирование в размере 40% от общей стоимости работ (п. 2.2 Договора).

Дальнейший расчет (п. 2.3 Договора) с исполнителем следует по прошествии 10 банковских дней с даты двустороннего подписания акта сдачи-приемки выполненных работ.

В соответствии с разделом о порядке сдачи и приемки работ стороны предусмотрели, что заказчик в течение 5 календарных дней с момента передачи рассматривает исполнительную документацию и в указанный срок, в случае возникновения/выявления разногласий/недочетов направляет исполнителю протокол рассмотрения документации с указанием необходимых доработок и срока их исполнения (п. 3.2 Договора).

Из представленных в материалы дела следует, что 9 июня 2014 г. сторонами Договора без каких-либо разногласий и замечаний подписан акт сдачи-приемки выполненных работ № 20, где к оплате подлежит сумма в размере 222 740,00 руб.

Ответчик, в своей апелляционной жалобе, возражает по существу иска, считает его подлежащим отмене, поскольку истцом была сдана только

---

<sup>1</sup> <https://kad.arbitr.ru/Card/6c5d52a0-bcf3-49a8-9d32-596aa43f12cb>.

часть работ, кроме того факт полного выполнения работ истцом не доказан, сослался на нормы гражданского законодательства и материалы дела.

В связи с тем, что заказчиком проведен авансовый платеж (платежное поручение от 1 июля 2014 г. № 548) на сумму 150 000,00 руб., что обеими сторонами признается, то задолженность составляет 72 740,00 руб.

Исполнителем в адрес Заказчика была направлена претензия с требованием погасить сумму долга, однако претензия была оставлена без удовлетворения.

Пунктом 3.2 Договора предусмотрена обязанность Заказчика сообщить о выявленных недостатках перед подписанием акта, либо, в соответствии с гражданским законодательством, подписать с отметкой о наличии разногласий.

Стоит отметить, что Заказчик, подписав акт сдачи-приемки выполненных работ без надлежащей проверки, лишается в дальнейшем права ссылаться на явные недостатки работы.

В связи с тем, что акт сдачи-приемки подписан Заказчиком на сумму 222 740,00 руб., то к оплате, с учетом авансового платежа, подлежат 72 740,00 руб.

Также Истцом в соответствии со ст. 395 ГК РФ заявлено требование о взыскании процентов за пользование чужими денежными средствами.

Суд первой инстанции проверив расчет процентов, признал его неверным, в связи с чем с учетом перерасчета правомерно взыскал 4705,65 руб. за период с 11 августа 2015 г. по 30 апреля 2016 г.

Таким образом, при изложенных обстоятельствах суд первой инстанции пришел к обоснованному выводу об удовлетворении иска в части, в соответствии со ст. 758, 720, 753, 309, 310, 330, 708 ГК РФ с ответчика подлежат взысканию долг 72 740,00 руб., проценты за пользование чужими денежными средствами за период с 11 августа 2015 г. по 30 апреля 2016 г. в размере 4 705,65 руб., а также расходы по уплате государственной пошлины в размере 3098,00 руб.

На основании изложенного, суд апелляционной инстанции пришел к выводу о необоснованности поданной апелляционной жалобы и оставил обжалуемое решение суда первой инстанции без изменения.

Еще необходимо обратить внимание на другой вид ответственности — в виде уплаты неустойки за ненадлежащее исполнение или неисполнение обязательств по договору (ст. 330 ГК РФ).

В первую очередь рассмотрим понятие неустойки. Неустойкой признается определенная законом или договором денежная сумма, которую должник обязан уплатить кредитору в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства, в частности в случае просрочки исполнения обязательств по договору строительного подряда. Здесь кредитор не обязан доказывать причинение ему убытков.

Существует две формы неустойки — штраф и пеня. Штраф — это единовременная денежная выплата за допущенное нарушение, размер кото-

рого может быть определен указанием конкретной суммы или способом его расчета. Допустим, в процентах от стоимости работ. Пеня — это определенная денежная сумма, подлежащая уплате должником за каждый день просрочки исполнения обязательств по договору строительного подряда. При установлении пени необходимо определить ее размер и период просрочки исполнения, за который она устанавливается.

Теперь рассмотрим, в каких случаях нарушения обязанностей подрядчиком можно установить пеню:

- в случае нарушения сроков выполнения работ (п. 1 ст. 708 ГК РФ);
- в случае просрочки устранения выявленных недостатков в результате выполненной работы (п.1 ст. 713 ГК РФ);
- в случае просрочки исполнения иного обязательства.

При нарушении обязанностей заказчиком, пеню можно установить за следующие нарушения:

- за просрочку приемки и оплаты выполненной работы (п. 1 ст. 711 ГК РФ, п. 1 ст. 702 ГК РФ, п. 1 ст. 720 ГК РФ);
- за просрочку внесения предоплаты (п. 2 ст. 711 ГК РФ);
- за просрочку предоставления материалов, оборудования, технической документации (п. 1 ст. 713 ГК РФ, п. 1 ст. 719 ГК РФ);
- за просрочку оказания содействия (п. 1 ст. 718 ГК РФ);
- за просрочку исполнения иного обязательства.

По согласованию сторон в договоре можно установить любой размер штрафа и пени. При этом необходимо понимать, что суд может ее уменьшить, если она явно несоразмерна. Также стороны могут согласовать и предельный размер неустойки.

Также важно отметить, что подрядчик несет ответственность, если в ходе эксплуатации объекта были выявлены определенные недостатки. Ответственность наступит в случае если подрядчик не докажет, что они произошли вследствие обычного износа здания или его части, а также в случае неправильной эксплуатации объекта. Однако такую ответственность подрядчик будет нести в рамках гарантийного срока. Такой срок устанавливается по согласованию сторон, и предельный срок обнаружения недостатков по строительному объекту составляет не более пяти лет.

Подводя итог, необходимо сделать соответствующий вывод о том, что ответственность сторон при заключении договора строительного подряда регулируется законом только в общих очертаниях. Закон предусматривает наступление ответственности за неисполнение обязательств, но более конкретные меры, в случае наступления такой ответственности, будут регулироваться и определяться договором. При составлении такого сложного договора, как договор строительного подряда, важно учитывать всю специфику и особенность осуществления строительной деятельности, поскольку результатом этой деятельности являются объекты недвижимости, которые будут эксплуатироваться многие десятилетия.

© Кулакова И. В.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
irina1990\_30@mail.ru

## **Исторические аспекты государственного контроля за предпринимательской деятельностью в России**

**Аннотация.** В статье раскрываются исторические аспекты организации контроля за предпринимательской деятельностью в России. В исследовании развития системы государственного контроля, дается характеристика основных целей, осуществляемых в тот период реформ. Важным аспектом в развитии предпринимательства является его взаимосвязь с политической жизнью общества. Одним из основных начал становления и последующего развития предпринимательской деятельности в Российской Федерации является закрепленный в Конституции РФ принцип свободы экономической деятельности, характеризующий экономическую деятельность любого субъекта как проявление его личной свободы в сфере экономической деятельности, в том числе и предпринимательства.

**Ключевые слова:** история, исторические аспекты, государственный контроль, предпринимательская деятельность.

В дореволюционной России развивалось международное и частное торговое право. Существование частного торгового права явилось результатом возникновения внутри государства многочисленных и сложных юридических отношений между частными лицами по поводу торговли. Торговое право определялось как совокупность норм частного права, имеющих ближайшее соприкосновение с торговым оборотом. В качестве источников русского торгового права можно назвать Устав торговый, Устав о промышленности, Устав кредитный, Устав о векселях, Общий устав российских железных дорог, Положение о государственном промысловом налоге, Устав судопроизводства торгового.

С. И. Сметанин считает, что в данный период шло зарождение и совершались первые шаги формирования и развития государственного контроля, но еще не было сложившейся системы. Можно полагать, более правильно говорить о становлении органов управления на Руси в ходе первых правовых реформ, проводимых княжеской администрацией периода XI—XIV вв.

После объединения Руси вокруг Москвы предметы управления стали более обширными: усилились торговые связи между отдельными городами и землями, усложнилась система различных сборов и пошлин. В это

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент Е. И. Кобзева.



время создаются специальные учреждения для руководства хозяйственными делами — приказы. По свидетельству В. В. Ивановского, сначала они выступали только отделениями канцелярии Боярской думы, но к концу XVI в. стали самостоятельными административными учреждениями. Судебник 1497 г. отражает приказы в период их превращения из личных поручений в постоянные ведомства.

Н. В. Платонова считает, что в России государственный контроль зарождался с образованием централизованного государства. Однако только с VII в. появляется государственный контроль, главным образом в виде финансового. Отсутствие специального органа, осуществляющего контрольные функции в сфере денежного регулирования, не дает оснований для вывода, что до указанного периода финансового контроля не существовало. Большинство действовавших в XV—XVII вв. в Российском государстве приказов в той или иной мере наделялись функцией финансового управления и, следовательно, контрольными полномочиями. Таким образом, о зарождении контроля в России и начале его формирования как отдельного института государственного механизма следует вести речь с момента появления первых приказов.

В исторической науке вопрос о времени появления приказов остается спорным, тем не менее, очевидно, что данные органы образовывались постепенно по мере необходимости организации управления той или иной сферой деятельности. Некоторые ученые считают, что история контроля датируется образованием Главного управления ревизии государственных счетов 28 января 1811 г. Отметим, что из названия указанного управления ясно, что основное содержание его деятельности составлял контроль над государственными финансами.

Кроме того, его функциональная направленность (проверка доходов и расходов казенных и общественных сумм и капиталов, надзор за их движением) не оставляет сомнений в принадлежности этого управления непосредственно к финансовой сфере. В 1836 г. Главное управление ревизии государственных счетов было преобразовано в Государственный контроль. Таким образом, институт государственного контроля в России оформился организационно и получил юридическое закрепление.

В XIX — начале XX вв. государственный контроль представлял в основном единую многофункциональную государственную систему, использовавшую различные формы контрольной деятельности. В частности, такие, как документальный и предварительный контроль, проверка исполнения государственных законов, ревизия финансовой деятельности, инспектирование и надзор.

Органы, входящие в Государственный контроль Российской империи в центре, и контрольные палаты на местах являлись по своим целям, задачам и функциям прообразами действующих сейчас таких специальных государственных финансово-контрольных органов, как Главное контрольное управление Президента РФ, которое полномочно осуществлять

контроль как финансовой, так и административной деятельности всех государственных органов исполнительной власти, Счетная палата Российской Федерации, осуществляющая контроль использования бюджетных средств и внебюджетных фондов, Федеральная служба финансово-бюджетного надзора Минфина России (и ее территориальные органы), которая также осуществляет бюджетный и валютный контроль.

В Энциклопедическом словаре Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона государственный контроль определяется в общем смысле как наблюдение за правильностью и законностью поступления государственных доходов и производством расходов. Здесь же дано пояснение, что «государственный контроль представляет собой самостоятельное государственное установление, во всем равное с другими министерствами». Важнейшим этапом в развитии государственного контроля явилось принятие Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)», который регулирует отношения в области защиты прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля.

Необходимо обеспечить поддержку предпринимательской деятельности со стороны государства, органов местного самоуправления, иных влиятельных политических сил общества. Без этого не утвердятся авторитет предпринимателя в обществе, не будут созданы благоприятные условия развития.

© Куприянова М. О.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта

## Перспективы правового регулирования публичных мероприятий

**Аннотация.** Государство вправе осуществлять регулирующее воздействие на отношения, связанные с организацией и проведением публичных мероприятий. Мирные собрания демонстрируют баланс соотношения частных и публичных интересов граждан, выражают их точку зрения по важным общественно-политическим вопросам, оказывают влияние на деятельность государственных органов. Публичные мероприятия занимают важное место в выражении частных и публичных интересов граждан, поэтому так важно их правовое регулирование со стороны государства.

**Ключевые слова:** публичные мероприятия; политические права граждан; законодательство; орган государственной власти.

Государство вправе и обязано осуществлять регулирующее воздействие на отношения, связанные с организацией и проведением публичных мероприятий. Мирные собрания демонстрируют баланс соотношения частных и публичных интересов граждан, выражают их точку зрения по важным общественно-политическим вопросам, оказывают влияние на деятельность государственных органов. Публичные мероприятия занимают важное место в выражении частных и публичных интересов граждан, поэтому так важно их правовое регулирование со стороны государства.

Правомерное осуществление гражданами и их объединениями права на проведение мирных собраний порождает необходимость в выработке четких, не противоречащих основам демократического правового государства ограничений прав и свобод человека и гражданина правил проведения публичных мероприятий. Однако Конституция РФ закрепляет свободный характер мирных собраний и право внесения в них коррективов за организаторами и органами публичной власти.

В Конституции РФ отсутствуют какие-либо ограничения в отношении тех или иных сроков (периодов) проведения публичных мероприятий, подобные ограничения могут содержаться лишь в федеральных законах так, как они нацелены на обеспечение публичных интересов, адекватны социально значимому результату. Но цели рациональной организации деятельности органов власти не могут выступать поводом для ограничения прав и свобод.

Ряд общественных отношений, являющихся совокупностью форм публичных мероприятий, прошел сложный путь собственной правовой эволюции. Связано это было с частой сменой политического режима и проти-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент Н. Н. Кулешова.

воречивой позицией государственных властей к проблематике вышеуказанных проблем.

Право граждан на мирные собрания и публичные мероприятия было закреплено во всех конституциях СССР. Но закрепление норм в конституции не гарантировало претворения данной нормы в жизнь или хотя бы выработку механизма ее претворения.

Принятие Конституции РФ ознаменовало установление принципиально нового взаимодействия общества и государства. Став частью мирового сообщества, Российская Федерация приняла на себя множество международных обязательств, ратифицировав группу актов национального характера, относящихся к порядку проведения публичных мероприятий, что потребовало выработки новых правовых основ реализации конституционного права граждан на участие в митингах, демонстрациях, шествиях и пикетировании<sup>1</sup>.

Главной проблемой развития отношений между государством и обществом в сфере публичных мероприятий является противоречивость, неясность правовых положений Федерального закона от 19 июня 2004 г. № 54-ФЗ «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях», существенно усложняющих соответствующих прав граждан, закрепленных в ст. 31 Конституции РФ, а также в положениях ст. 19 Декларации прав и свобод человека и гражданина.

Статья 2 данного Федерального закона устанавливает категории форм публичных мероприятий и наполняет их юридическим смыслом. Однако ее содержание достаточно размыто и не может охватить полностью все возможные ситуации организации мирных собраний. Стоит отметить, что законодательство субъектов Российской Федерации в сфере регулирования правоотношений, связанных с публичными мероприятиями практически полностью тождественно федеральному законодательству, поэтому так же не отличается четкостью и однозначностью.

Собрание первое публичное мероприятие, закрепленное в преамбуле наименовании Федерального закона от 19 июня 2004 г. № 54-ФЗ «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях», определение собрания как публичного мероприятия так же содержится в Законе г. Москвы от 4 апреля 2007 г. № 10 «Об обеспечении условий реализации права граждан Российской Федерации на проведение в городе Москве собраний, митингов, демонстраций, шествий и пикетирований». Данные определения полностью тождественны и определяют собрание как совместное присутствие граждан в специально отведенном или приспособленном для этого месте для коллективного обсуждения каких-либо общественно значимых вопросов. Определение собрания, на первый взгляд, выглядит идеальным, но на самом деле его юридическое содержание не

---

<sup>1</sup> Авакьян С. А. Свобода общественного мнения и конституционно-правовые гарантии ее осуществления // Конституционное и муниципальное право. 2013. № 1.

является полным. Определение понятия, закрепленное в нормативных правовых актах не содержит политических признаков собрания как формы публичного мероприятия, что объединяет его с формами публичных интересов, например, в трудовых отношениях. Возникает необходимость в уточнении признаков категории формулировки данного понятия именно как политического элемента.

Абстрактная дефиниция здесь вступает в смысловое противоречие с закрепленными в определении публичного мероприятия целями его проведения и накладывает отпечаток на вопросы правильного толкования заложенного в законе юридического смысла.

Указанные пробелы в сфере регулирования публичных мероприятий не являются существенными так, как не препятствуют обеспечению и защите прав человека необходимых условий деятельности государства, выраженное в оформлении адаптированных механизмов, формирующих условия реализации права, свободы или обязанности<sup>1</sup>.

Много вопросов так же вызывает определение числа участников мирного собрания. Например, ст. 6 Закона Рязанской области от 28 декабря 2012 г. № 115-03 «О регулировании отдельных отношений, связанных с проведением публичных мероприятий на территории Рязанской области связывает максимальное число участников публичного мероприятия с нормой предельной заполняемости места, которая для каждого места проведения определяется индивидуально. Положения ст. 3 Закона г. Москвы от 4 апреля 2007 г. № 10 « Об обеспечении условий реализации права граждан Российской Федерации на проведение в городе Москве собраний, митингов, демонстраций, шествий и пикетирований» определяются индивидуально в процессе рассмотрения уведомления, что на наш взгляд может быть соотнесено с нарушением конституционного принципа равенства и привести к коррупционным проявлениям.

Анализ правового содержания института публичных мероприятий в России, его форм, представляется важным, поскольку государство вправе и обязано осуществлять регулирующее воздействие на отношения, связанные с организацией и проведением публичных мероприятий.

Говоря о совокупности правовых актов в Российской Федерации, регулирующих эту традиционно проблемную группу правоотношений, стоит заметить, что федеральные законы и законы субъектов, регулирующие отношения в сфере организации публичных мероприятий не обладают ясностью и однозначностью, однако они все же выработаны и функционируют с некоторыми недочетами.

---

<sup>1</sup> Кулешова Н. Н. К вопросу о гарантировании и соблюдении конституционных прав граждан в России // в сб.: Актуальные вопросы модернизации института прав человека в конституционном и международном праве / отв. ред. Н. Н. Кулешова. Рязань : Концепция, 2015. С. 103—105.

© Магсудова Э. Э.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта  
magsudova78@mail.ru

## **Правовая природа ограничения личных (гражданских) прав и свобод человека и гражданина**

**Аннотация.** В статье анализируются конституционные ограничения в правах и возможные перспективы законодательного закрепления с точки зрения создания самостоятельной системы конституционных ограничений в подтверждение принципа гарантированности прав и свобод, а также ее дальнейшего доктринального осмысления, что позволит сформировать концептуальную теорию системы конституционных ограничений в правах.

**Ключевые слова:** Конституция РФ; права человека; конституционные ограничения; международные акты; система конституционных гарантий.

При формировании реального конституционализма государство должно ставить перед собой определенные задачи, одной из которых в частности является возможность предоставления свободы каждому человеку и гражданину. Однако, государство в интересах общества должно не только предоставлять, но и разумно ограничивать свободу человека и гражданина, ведь вседозволенность может породить и неблагоприятные последствия для развития государства, и его процветания, воплощающиеся в анархизме, межличностных конфликтах, столкновениях интересов лиц. Такие ограничения в конституционном праве носят название конституционных ограничений, под которыми подразумевают «границы, в пределах которых субъекты могут использовать свои права и свободы, возводимые с помощью обязанностей и запретов, приостановлений и запретов.

Конституционные ограничения являются своеобразными индикаторами, при помощи которых можно определить степень свободы личности и ее защищенности. Кроме того, хотелось бы отметить, что они характеризуют взаимоотношения между государством и личностью.

Стоит сразу отметить, что конституционные ограничения ни умаляют принципа провозглашения прав и свобод человека и гражданина высшей ценностью, ни снимают обязанности с государства в признании, соблюдении и защиты прав и свобод человека, и гражданина<sup>2</sup>.

Действующая Конституция РФ устанавливает правомерные ограничения прав и свобод человека и гражданина не только во благо и в интересах

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент Н. Н. Кулешова.

<sup>2</sup> Симонова М. А., Шайдулина Н. Д. Особенности ограничения конституционных прав и свобод лиц, осужденных к лишению свободы // Молодой ученый. 2016. № 28. С. 678—680.

личности, но и для обеспечения благополучия общества и государства в целом. Кроме того, в статье 56 Конституции Российской Федерации закрепляется, что в условиях чрезвычайного положения для обеспечения безопасности граждан и защиты конституционного строя в соответствии с федеральным конституционным законом могут устанавливаться отдельные ограничения прав и свобод с указанием пределов и срока их действия. Вместе с тем согласно ч. 3 Конституции РФ не подлежат ограничению права и свободы, предусмотренные ст. 20, 21, 23 (ч. 1), 24, 28, 34 (ч. 1), 40 (ч. 1), 46—54. В перечисленных статьях Конституции РФ содержатся право на жизнь, право на обеспечение достоинства личности, право на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну и некоторые другие права, и свободы. Анализируя все вышеперечисленные положения Конституции РФ, необходимо констатировать, что в настоящее время Конституция лишь в общих чертах определяет границы, как оснований, так и целей конституционных ограничений прав и свобод человека, и гражданина<sup>1</sup>.

Каждый человек с момента своего рождения каждый человек, независимо от гражданства, национальности, расы или пола, имеет базовые права и свободы. По мере взросления и внедрения в социальное общество у индивидуума увеличивается объем прав, свобод, а также обязанностей по отношению к окружающему его обществу и людям. Впервые права и свободы человека и гражданина упоминаются во французской «Декларации прав», принятой в 1789 г., хотя сама идея имеет более долгую историю, самые первые упоминания об основополагающих привилегиях личности относятся к 1215 г. (год принятия английской «Хартии вольностей»). Самым существенным в современный период международным документом в сфере соблюдения прав человека Всеобщая декларация прав человека, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 10 декабря 1948 г. Если же рассматривать вопрос в контексте отдельного государства, то основные права и свободы человека и гражданина в России, например, закреплены и гарантируются конституцией страны.

Конституция РФ подразделила все права и свободы граждан страны на отдельные группы, которые охватывают все основные сферы человеческой жизни: личные права и свободы; политические; социально-экономические права; культурные. В системе прав, личные права и свободы человека и гражданина имеют преимущественное значение, поскольку принадлежат каждому человеку с момента его рождения и не имеют привязанности к национальности или гражданству, они неотчуждаемы.

Ограничение прав и свобод человека и гражданина, т.е. определение пределов свободы личности в обществе и государстве, — это, безусловно,

---

<sup>1</sup> Малько А. В., Мазуренко А. П., Нырков В. В. К вопросу о концепции правотворческой политики в современной России // Правовая политика и правовая жизнь. 2015. №2. С. 8—16.

один из важнейших аспектов взаимоотношений человека и государства. В правовой литературе нет единого подхода к классификации ограничений прав и свобод человека и гражданина.

На мой взгляд, рассмотрение классификации конституционных ограничений прав и свобод играет важную роль в определении данного юридического термина и в упорядочении самих ограничений. Одну из наиболее интересных классификаций предложил профессор М. А. Краснов, с точки зрения которого ограничения конституционных прав, правда, применительно к экономическим правам, разбиты по группам:

1) ограничения, которые направлены на ненарушимость прав других граждан при осуществлении своих прав, а также иные права, выступающие одновременно ограничителями поведения (ч. 3 ст. 17, ч. 3 ст. 37, ч. 5 ст. 37);

2) ограничения прав, которыми выступают конституционные обязанности (ст. 57, ст. 58);

3) «классические» ограничения (ч. 2 ст. 34, ч. 2 ст. 36);

4) конституционные нормы, не формулирующие сами ограничения, а указывающие на возможность их введения федеральным законом (ч. 1 ст. 34, ч. 3 ст. 36, ч. 3 ст. 55);

5) ограничения, имеющие временный характер, устанавливаемые Президентом (ч. 1 ст. 56, ч. 2 ст. 74, ч. 3 ст. 35).

При этом М. А. Краснов особо оговаривается и рассматривает пятую разновидность ограничений одновременно и как особый вид ограничений — ограничения реализации прав<sup>1</sup>.

Конституционные ограничения позволяют нам определить и отличить в складывающихся общественных отношениях законность от произвола. Стоит также отметить, несмотря на стремительное развитие законодательства и на его, первый взгляд совершенные положения, сегодня практика показывает, что существуют злоупотребления конституционными ограничениями прав и свобод человека и гражданина. Следовательно, требуется огромное внимание со стороны законодателя и доктринального осмысления проблеме ограничений прав и свобод человека и гражданина. Необходима выработка научно-обоснованных концептуальных подходов по ограничениям прав и свобод человека и гражданина, которые в дальнейшем должны составить теорию конституционных ограничений.

В России ограничение прав и свобод человека и гражданина регулируется также ратифицированными международно-правовыми актами. Несмотря на динамику законодательства в России, до сих пор имеется глубокая непроработанность вопроса ограничений прав и свобод человека и гражданина, что приводит к многочисленным злоупотреблениям конституционными ограничениями. В отличие от ряда других стран, в России отсутствует качественный концептуальный подход к проблемам соразмер-

---

<sup>1</sup> Краснов М. А. Ограничение прав человека или поиск их естественных пределов? // Право. 2016. № 2. С. 103—104.



ности и пропорциональности ограничений, о чем свидетельствуют работы многих видных специалистов в области конституционного права. Безусловно, обращаясь к опыту зарубежных государств в вопросе конституционных ограничений прав и свобод, необходимо соотносить такой опыт с российской действительностью и развитием в России рассматриваемых общественных отношений.

Государственная деятельность по установлению и применению ограничений прав и свобод человека и гражданина в лице государственных органов не может считаться произвольной, которая не имеет границ. Двойственным статусом государства в качестве гаранта прав и свобод и как стороны во взаимоотношениях с человеком и обществом диктуется необходимость обоснования и установления пределов ограничения прав и свобод. Для того, чтобы определить пределы ограничений прав и свобод необходимо предусмотреть критерии о допустимости ограничений, как оснований и целей. В сфере прав и свобод человека и гражданина основания ограничений являются причинами либо условиями, вызывающими необходимость введения государством данных ограничений.

Возникновение данной необходимости происходит тогда, когда осуществляется столкновение индивидуальных интересов с интересами иных лиц, интересами общественными и государственными. Как конституционно-правовые основания ограничения прав и свобод, в том числе личные, рассматриваются закрепленные конституцией обстоятельства, которыми выражается противоречие между разными (частными и публичными) интересами, выступающими конституционными ценностями, и обуславливающими установление границ (уменьшение объема) дозволенного поведения законопослушных лиц, либо обстоятельства, которые являются угрозой для данных интересов либо их прямого ущемления. Основаниями ограничений прав и свобод человека и гражданина обуславливается степень ограничения прав и свобод в различных ситуациях.

Ограничение прав и свобод человека и гражданина является сочетанием формального и материального, потому что закон, которым устанавливаются ограничения прав и свобод без учета реалий общественной и государственной жизни, считается не правовым, а оправдывающим произвол государственной власти, также, как и материальные основания ограничений, которые не облечены в форму закона, не обладают юридической силой. Нужно сказать, что нередко основания ограничений прав и свобод человека и гражданина закреплены в международных правовых актах и конституциях разных государств через определение целей, которые требуется достичь в результате применения данных ограничений.

Объяснить это можно тем, что основания ограничений не могут быть установлены ради самих ограничений, они (основания) являются неразрывно связанными с какими-либо целями. Неразрывной связью оснований и целей ограничения прав и свобод и разным подходом в формулировании критериев ограничений в законодательстве порождается мнение о

том, что отличий между категориями «основания» и «цели» ограничений прав и свобод нет. Тем не менее, на мой взгляд, данные категории являются не тождественными<sup>1</sup>.

Понятие цель можно определить в качестве предмета стремления, то, чего необходимо, желательно осуществить, в то время как основание, как было отмечено раньше, является причиной либо условием чего-либо. Если конституционно-правовые основания ограничений прав и свобод являются обстоятельствами конфликта (противоречия) между конституционно-значимыми интересами, их ущемлением (угрозой ущемления), то конституционно-правовые цели ограничений заключены в том, чтобы осуществить разрешение данного конфликта, обеспечить охрану отмеченных интересов, или произвести защиту их в ситуации ущемления (угрозы ущемления), а значит, достичь баланс разнонаправленных, часто противоречивых интересов через государственно-властные предписания и действия.

Баланс разнонаправленных несовпадающих интересов представляет собой конечную цель применения ограничений прав и свобод человека и гражданина, предпосылку для правового порядка, то есть такого состояния упорядоченности общественных отношений, которое может складываться под воздействием права и представляет собой достижение целей и задач правового регулирования, и в результате, критерий оценки эффективности действия права<sup>2</sup>.

В этом случае, определение степени и пределов ограничения прав и свобод человека и гражданина в ситуации конфликта между конституционно-значимыми интересами при правомерном поведении лица осуществляется целью охраны интересов, которые являются более приоритетными, а при ущемлении (угрозе ущемления) конституционно-значимых интересов при противоправном поведении лица — целью защиты данных интересов.

По правилам все люди равны. Но есть некоторые группы населения, для которых есть больше запретов, чем для других. Такие ограничения прав и свобод граждан в первую очередь касаются заключенных. Человек преступил закон, по этому поводу существует решение, что для продолжения функционирования общества в прежнем режиме такое лицо должно быть изолировано. Некоторые типы запретов идут вразрез с законом. К примеру, удержание невиновного лица правоохранительными органами безо всякой на то причины. Это самый простой и распространенный вариант неправомерного ограничения прав и свобод граждан. Существуют и

---

<sup>1</sup> Зайцев А. А. К вопросу об интерпретации ограничений прав человека и свобод человека и гражданина // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2017. № 12 (43). С. 62—67.

<sup>2</sup> Кондрашев А. А. Ограничения конституционных прав в Российской Федерации: теоретические подходы и политико-правовая практика // Конституционное и муниципальное право. 2017. № 7. С. 31—40.

другие варианты.

В некоторых случаях они могут быть абсолютно законными в одной стране, но недопустимыми в другой. К примеру, в России можно встретить негативное отношение к лицам нетрадиционной ориентации, а вот в странах Европы их приветствуют, предоставляя все условия для проживания. И подобных ситуаций можно привести множество. Подводя итог, можно заметить, что существует большое число различных подходов к классификации ограничений в российском конституционном праве, но ни один из них не может полностью раскрыть природу системы конституционных ограничений.

Классификацию целесообразно проводить исходя из содержания изъятий из общего правового статуса, такой подход позволяет проследить, каким образом и в каком объеме происходит ограничение прав и свобод, какими способами достигается такое ограничение, какие цели преследуются в том или ином случае. Данный способ классификации помогает понять структуру и систему ограничений в целом, а также может послужить ориентиром для дальнейшего совершенствования законодательства России в данной сфере.

© Мазаева М. В.

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
mmv\_06@mail.ru

## **Актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности на внутреннем водном транспорте**

**Аннотация.** Статья посвящена определению актуальных проблемных вопросов нормативного правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности внутреннего водного транспорта.

**Ключевые слова:** внутренний водный транспорт; транспортная безопасность; состояние защищенности; акт незаконного вмешательства; обеспечение транспортной безопасности; подразделение транспортной безопасности; силы обеспечения транспортной безопасности.

Обеспечение транспортной безопасности — это сложный и многосторонний процесс. Он заключается в исполнении мер разного функционального предназначения. Все мероприятия по обеспечению транспортной безопасности основываются на нормах российского законодательства. Основой любого направления правового регулирования являются положения Конституции РФ.

Конституция содержит ряд норм, прямо касающихся вопросов функционирования транспорта и транспортной инфраструктуры. В частности, в ст. 8 Конституции отмечается, что в Российской Федерации гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств. Вместе с тем, следует отметить, что в пункте 2 ст. 74 Конституции предусмотрена возможность введения ограничений в соответствии

с федеральным законодательством для перемещения товаров и услуг, если это необходимо для обеспечения безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей [1].

Оборона и безопасность, экономическое развитие, федеральный транспорт и пути сообщения согласно ст. 71 Конституции относятся к ведению Российской Федерации (далее — Центр). Ст. 72 Конституции экологическая безопасность, борьба с катастрофами и ликвидация их последствий, обеспечение правопорядка и общественная безопасность, в том числе в области транспортной деятельности, отнесены к совместному ведению Центра и субъектов Российской Федерации. Эти и ряд иных положений Конституции положены в основу правового регулирования обеспечения транспортной безопасности.

Следует солидаризироваться с теми авторами, которые отмечают особую значимость транспортной безопасности как важнейшей составляю-

щей системы национальной безопасности любого государства, в частности для России, учитывая ее геополитическое положение, так как деятельность транспорта заключается в территориальном перемещении грузов или людей, а сам транспорт является основой экономики страны, общественного производства, распределения и обмена.

Террористические акты, совершенные во многих странах мира на объектах транспорта, показали его особую уязвимость. Это заставило международное сообщество разработать и принять соответствующие меры по повышению безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Как справедливо отмечают специалисты, Россия является одной из основных морских держав, играющих ведущую роль в изучении и освоении Мирового океана. В России активно эксплуатируются морские и внутренние водные пути для целей мореплавания и судоходства на внутренних водных путях. Кроме того, суда, плавающие под Государственным флагом Российской Федерации, имеют выход в три океана, к берегам 14 морей. Россия имеет самую большую в мире протяженность судоходных внутренних водных путей.

Внутренний водный транспорт России (далее — ВВТ) — это один из ключевых элементов всей транспортной системы, технологическим комплексом, посредством которого осуществляется судоходство и иная связанная с ним деятельность.

Внутренние водные пути России, которые имеют естественное и искусственное происхождение, расположены на территории 68 субъектов Российской Федерации, их протяженность составляет более 100 тыс. км.

В уникальную Единую глубоководную систему России включены Волго-Балтийский, Беломорско-Балтийский, Волго-Донской судоходные каналы и канал имени Москвы, которые обеспечивают возможность плавания по пяти морям. Водные пути Единой глубоководной системы европейской части России в соответствии с Европейским соглашением, подписанным Россией, являются составной частью внутренних водных путей международного значения. Во многих регионах России речные суда из-за отсутствия железнодорожных путей и автомобильных дорог являются единственным средством доставки грузов. Особенно это актуально для регионов Сибири и Крайнего Севера (из материалов Расширенного итогового заседания Коллегии и Общественного совета при Росморречфлоте, март 2018 г.).

В силу указанных обстоятельств обеспечение транспортной безопасности ВВТ приобретает стратегическое значение.

Согласно данным Росморречфлота на внутренних водных путях Российской Федерации расположено 117 речных портов и 741 судоходное гидротехническое сооружение (далее — СГТС), сосредоточенных, в основном, в европейской части страны. В их числе — 108 шлюзов, 1 судоподъемник, 11 гидроэлектростанций, 8 насосных станций, 115 дамб, 93 плоти-

ны, 11 аварийно-заградительных ворот, 31 водоспуск, 128 каналов и 235 прочих СГТС. Эксплуатацию СГТС осуществляют 9 Администраций бассейнов внутренних водных путей.

В Регистровой книге Федерального автономного учреждения «Российский Речной Регистр» зарегистрировано 24959 речных судов различного тоннажа.

Речные порты, СГТС и суда, которые используются на внутренних водных путях, требуют к себе повышенного внимания в части необходимости обеспечения их защищенности от актов незаконного вмешательства. Практически любой из перечисленных объектов или транспортных средств может стать объектом теракта. Акт незаконного вмешательства, совершенный в отношении высоконапорного СГТС, по оценке специалистов МЧС России, может привести к выводу из строя всех близко расположенных инженерных коммуникаций и связи, нарушению транспортного сообщения между отдельными населенными пунктами, и как самое основное — к нанесению ущерба жизни и здоровью людей.

В 2007 г. для обеспечения устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса России, включая ВВТ, а также создания эффективной системы государственного управления в области обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств был принят Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», вступивший в силу 14 августа 2007 г.

Принятые Государственной Думой, Федеральным Собранием РФ и утвержденные Президентом РФ законодательные нормы содержат в себе соответствующую систему мер, направленную на обеспечение защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Данными нормами была установлена правовая основа деятельности в области транспортной безопасности.

Механизм реализации принятых законодательных норм представляет собой необходимость выполнения целого ряда мероприятий организационного и технического характера. К таким мероприятиям относятся, прежде всего, категорирование, проведение оценки уязвимости, разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности, формирование либо привлечение для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства подразделений транспортной безопасности, оснащение объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств необходимыми инженерно-техническими системами и средствами обеспечения транспортной безопасности, подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности для обеспечения защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Для реализации положений данного закона Правительством РФ и Минтрансом России был разработан и принят целый ряд нормативных право-

вых актов, основными из которых являются требования по обеспечению транспортной безопасности, критерии категорирования, порядки проведения оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

В целях выполнения требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе принятых в отношении ВВТ, были приняты порядки и правила, которые регламентируют процессы формирования и/или привлечения для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств сил обеспечения транспортной безопасности, их подготовки и аттестации, проведения досмотра, дополнительного и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и многие другие вопросы, необходимые для реализации законодательства о транспортной безопасности.

Вместе с тем, до настоящего времени одной из проблем, препятствующих эффективному выполнению Федерального закона «О транспортной безопасности», является несовершенство нормативно-правовой базы. Существует ряд вопросов, которые требуют дополнительной регламентации.

В области ВВТ таким вопросом является необходимость определения перечня грузов повышенной опасности.

В соответствии с подп. «д» ч. 5 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» в сфере ВВТ к объектам транспортной инфраструктуры ВВТ отнесены порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности.

Согласно подп. «д» ч. 11 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» к транспортным средствам речного транспорта, отнесены суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки грузов повышенной опасности.

Как видно из приведенных положений на ВВТ одним из важнейших законодательных критериев определения объектов и транспортных средств является их использование для проведения погрузочно-разгрузочных работ или перевозки грузов повышенной опасности.

Грузами повышенной опасности в соответствии с ч. 7.3 ст. 1 являются опасные грузы, отнесенные Правительством РФ к грузам, представляющим повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей среды.

До настоящего времени нормативный правовой акт Правительства Российской Федерации, определяющий перечень грузов повышенной опасности, не принят.

С учетом данного обстоятельства не обеспечивается определенность условий обеспечения транспортной безопасности на ВВТ. Указанная не-

определенность создает условия для уклонения субъектов транспортной инфраструктуры от исполнения своих обязанностей по выполнению требований в области обеспечения транспортной безопасности, создает реальные предпосылки для совершения актов незаконного вмешательства, создает угрозу для жизни и здоровья людей и для окружающей среды.

Другим проблемным вопросом в области обеспечения транспортной безопасности ВВТ является медленный процесс привлечения для их защиты сил обеспечения транспортной безопасности, соответствующих требованиям ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности».

Согласно ч. 2 ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности» силы обеспечения транспортной безопасности подлежат обязательной аттестации, проводимой органами аттестации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации по представлению Минтранса России, по согласованию с ФСБ России и МВД России.

В целях реализации данной статьи постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2015 г. № 172 были утверждены Правила аттестации сил обеспечения транспортной безопасности (далее — Правила).

Во исполнение Правил компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности в сфере морского и речного транспорта — Росморречфлотом для проведения аттестации был издан ряд нормативных правовых и организационно-распорядительных актов.<sup>4</sup>

Согласно законодательным положениям и Правилам компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности для проведения аттестации имеют право привлекать органы аттестации и аттестующие организации.

В соответствии с данным обстоятельством Росморречфлот, как компетентный орган в сфере морского и ВВТ, наделил полномочиями по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на морском и ВВТ подведомственные ему организации ФБУ «Служба морской безопасности» и ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики».

В настоящее время в результате проверки знаний, умений, навыков, личностных и физических параметров органами аттестации аттестовано 9526 человек.

К основным проблемным вопросам, связанным с организацией процесса аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, можно отнести следующее:

1. Недостаточная активность субъектов транспортной инфраструктуры и кандидатов на аккредитацию в качестве подразделений транспортной безопасности в подаче заявлений на аттестацию;

2. Поверхностный подход заявителей к подготовке комплектов документов, предусмотренных Правилами и Перечнем документов, связанных с аттестацией сил обеспечения транспортной безопасности и обработкой персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности



или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных, утвержденного приказом Минтранса России от 3 ноября 2015 г. № 325.

Подтверждением данного тезиса может служить количество отказов в допуске к проверкам — 7087 из 22172 кандидатов (статистические данные Управления транспортной безопасности Росморречфлота).

В целях решения данных проблемных вопросов представляется необходимым усилить соответствующую информационную работу по вопросам необходимости исчерпывающего выполнения требований законодательства о транспортной безопасности в части аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Во исполнение ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности» Росморречфлотом в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2014 г. № 725 аккредитовано 13 юридических лиц для проведения проверок в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

К основному проблемному вопросу, связанному с аккредитацией аттестующих организаций, можно отнести вопрос о привлечении аккредитованных Росморречфлотом аттестующих организаций к проведению проверок.

Согласно п. 5 Правил, аттестующие организации для проведения проверок могут быть привлечены в случае, если компетентный орган непосредственно выполняет функции органа аттестации, а также при отсутствии штатных и материальных ресурсов не имеет возможности самостоятельно выполнять данные функции.

С учетом того, что Росморречфлот в настоящее время не выполняет функции органа аттестации, а свои полномочия в данной сфере он передал подведомственным организациям, он не может привлекать для проверок аккредитованные аттестующие организации.

Для разрешения этого вопроса в настоящее время в Государственной Думе подготовлен проект федерального закона, в соответствии с которым привлечение аккредитованных Росморречфлотом аттестующих организаций будет осуществляться самими субъектами транспортной инфраструктуры и кандидатами на аккредитацию в качестве подразделений транспортной безопасности из реестра аккредитованных аттестующих организаций.

Очередной не до конца решенной задачей в сфере обеспечения транспортной безопасности ВВТ является вопрос, связанный с организацией процесса защиты СГТС от актов незаконного вмешательства.

Одной из основных функций Росморречфлота является обеспечение транспортной безопасности СГТС, которые находятся в ведении федеральных бюджетных учреждений Администрации бассейнов внутренних водных путей. Согласно ст. 3 Федерального закона от 7 марта 2001 г. № 24-

ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» СГТС — это гидротехнические сооружения, представляющее собой инженерно-технические сооружения (в том числе берегозащитные сооружения, волноломы, дамбы, молы, плотины, подходные каналы, подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ, насосные станции, судоходные шлюзы, судоподъемники, здания гидроэлектростанций, водосбросные, водоспускные и водовыпускные сооружения, туннели и иные объекты) и предназначенные для обеспечения установленных габаритов судовых ходов и обеспечения пропуска судов, а также комплекс таких гидротехнических сооружений.

Наибольшую потенциальную опасность при совершении акта незаконного вмешательства на таких объектах транспортной инфраструктуры представляют собой высоконапорные СГТС, отнесенные к критически важным и потенциально опасным объектам Российской Федерации.

В процессе совершенствования законодательства о транспортной безопасности в 2014 г. нормативно было введено такое понятие, как подразделение транспортной безопасности. При этом Федеральное государственное унитарное предприятие «УВО Минтранса России» было определено в качестве подразделения транспортной безопасности, предназначенное для защиты объектов и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Таким образом, назрела необходимость перехода от охраны объектов и транспортных средств к их защите.

До 2017 г. закупка услуг по охране судоходных гидротехнических сооружений осуществлялась у ФГУП «УВО Минтранса России» как у единственного поставщика (исполнителя).

В 2017—2018 гг. закупка услуг по охране объектов транспортной инфраструктуры — СГТС с элементами защиты от противоправных посягательств также осуществлялась у ФГУП «УВО Минтранса России» как у единственного поставщика (исполнителя).

При этом обоснованием такого вида закупки служило то, что согласно ст. 8 Федерального закона от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране» ведомственная охрана должна осуществлять защиту охраняемых объектов, являющихся государственной собственностью и находящихся в сфере ведения федеральных органов исполнительной власти, в том числе в ведении Минтранса России.

Согласно нормативным указаниям Правительства РФ, содержащимся в постановлении от 11 октября 2001 г. № 743, ведомственная охрана должна быть создана Минтрансом России для защиты охраняемых объектов, являющихся государственной собственностью и находящихся в сфере ведения Министерства.

В соответствии с Федеральным законом «О ведомственной охране» и постановлением Правительства РФ от 11 октября 2001 г. № 743, приказом Минтранса России от 3 августа 2016 г. № 222 по согласованию с МВД России был утвержден Перечень охраняемых объектов подразделениями фе-

дерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» (далее — Перечень), в который были включены СГТС, находящиеся в ведении Администраций бассейнов внутренних водных путей.

Учитывая изложенное, а также соответствующие разъяснения Минтранса России, заключение государственных контрактов на охрану СГТС с ФГУП «УВО Минтранса России» как с единственным поставщиком (исполнителем, подрядчиком) осуществлялось в случае включения объекта в вышеуказанный Перечень.

Осуществление закупки у единственного поставщика (исполнителя) регламентировано ст. 93 Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее — Федеральный закон № 44-ФЗ).

Согласно данному Федеральному закону исключительность полномочий соответствующих органов или предприятий на оказание определенных услуг как с единственным поставщиком устанавливается федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента РФ или нормативными правовыми актами Правительства РФ, законодательными актами соответствующего субъекта РФ.

Однако, в представлении Росморречфлоту от 25 мая 2018 г. Счетной палатой РФ было отмечено, что в нарушение ч. 5 ст. 24 Федерального закона № 44-ФЗ без использования конкурентных способов определения поставщиков (исполнителей) были заключены контракты с ФГУП «УВО Минтранса России» как с единственным исполнителем на основании приказа Минтранса России от 3 августа 2016 г. № 222.

В настоящее время отсутствуют положения федеральных законов, нормативных правовых актов Президента РФ или нормативных правовых актов Правительства РФ, в которых указано, что ФГУП «УВО Минтранса России» определяется единственным поставщиком (исполнителем) услуг по охране или защите судоходных гидротехнических сооружений.

Положением об охране судоходных гидротехнических сооружений и средств навигационного оборудования, утвержденным постановлением Правительства РФ от 21 ноября 2005 г. № 690<sup>13</sup> (далее — Положение), определено, что основной задачей по охране объектов является их защита от противоправных посягательств.

В соответствии с п. 5 Положения защита подлежащих охране объектов от противоправных посягательств осуществляется в порядке, предусмотренном для защиты СГТС в рамках обеспечения их транспортной безопасности в соответствии с законодательством в области обеспечения транспортной безопасности.

Согласно ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» транспортная безопасность — это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незакон-

ного вмешательства.

Подп. 7.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» определено, что подразделениями транспортной безопасности являются подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица, осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры).

В целях устранения замечаний Счетной палаты РФ Росморречфлотом 6 сентября 2018 г. было проведено совещание с представителями ФГУП «УВО Минтранса России», по итогам которого ФГУП «УВО Минтранса России» было рекомендовано рассмотреть вопрос об участии в конкурентных процедурах на оказание услуг по обеспечению транспортной безопасности СГТС.

Аналогичной позиции придерживаются ФАС России (письмо от 30 октября 2018 г. № АД/87679/18) и Минфин России (письмо от 12 ноября 2018 г. № 24-05-09/81203).

В указанной связи положения аукционных документаций на защиту СГТС от актов незаконного вмешательства, размещенных на портале единой информационной системы в сфере закупок организациями, подведомственными Росморречфлоту, позволяют ФГУП «УВО Минтранса России» принимать участие в конкурентных процедурах наряду с аккредитованными Росморречфлотом подразделениями транспортной безопасности.

Одновременно, решением Волгоградского УФАС России от 11 декабря 2018 г. жалоба ФГУП «УВО Минтранса России» от 30 ноября 2018 г. на положения аукционной документации при проведении аукциона в электронной форме «Оказание услуг по защите объекта транспортной инфраструктуры Цимлянского РГСис — филиала ФБУ «Администрация «Волго-Дон» от актов незаконного вмешательства» была признана необоснованной.

В декабре 2018 г. по итогам проведения конкурентных процедур на оказание услуг по обеспечению транспортной безопасности СГТС ФБУ «Администрация «Волго-Дон» заключило контракт с победителем — аккредитованным Росморречфлотом подразделением транспортной безопасности ООО «Формула безопасности транспорта».

Следует отметить, что услуги по охране СГТС с элементами защиты в 2017—2018 гг., несмотря на установленные требования контрактов, оказывались работниками ФГУП «УВО Минтранса России» с нарушением ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности» в части прохождения обязательной аттестации.

Переход от охраны объектов и транспортных средств к их защите носит необратимый характер. Необходимая нормативная правовая база в сфере транспортной безопасности для реализации данного процесса имеется.

Вместе с тем до настоящего времени не решены отдельные вопросы регламентации защиты СГТС в нормативных правовых актах, принятых в сфере деятельности ведомственной охраны. В частности, серьезной актуализации требует Перечень.

Во исполнение поручения Минтранса России Росморречфлотом подготовлены соответствующие предложения об исключении СГТС из указанного Перечня.

На основании вышеизложенного можно сделать следующие обобщающие выводы:

1. Повышение уровня транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств ВВТ невозможно без постоянного совершенствования нормативного правового регулирования в данной сфере деятельности;

2. Нормативное определение Правительством РФ перечня грузов повышенной опасности позволит устранить условия для уклонения субъектов транспортной инфраструктуры от исполнения своих обязанностей по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств ВВТ, а, следовательно, предпосылки для совершения на них актов незаконного вмешательства;

3. Изменение порядка привлечения аккредитованных Росморречфлотом аттестующих организаций к процессу аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на фоне стабильного увеличения объемов работ, связанных с защитой от актов незаконного вмешательства, создаст реальную возможность для ускорения хода реализации законодательства о транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах ВВТ;

4. Окончательное решение задачи по гармонизации нормативного правового регулирования в области транспортной безопасности и ведомственной охраны позволит создать необходимые условия для обеспечения надежной защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств ВВТ от актов незаконного вмешательства.

© Нестеров В. Г.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта

## Государственно-частное партнерство в Российской Федерации

**Аннотация.** По результатам применения формально-догматического подхода и методики системно-правового анализа были исследованы и проанализированы проблемы совершенствования механизма обеспечения государственно-частного партнерства. На основании проведенного анализа сделаны выводы о необходимости совершенствования механизма урегулирования транспортных отношений, в том числе, по вопросам обеспечения государственно-частного партнерства, а также вынесены на публичное рассмотрение и обсуждение предложения по оптимизации и развитию данной области правового регулирования.

**Ключевые слова:** транспорт; государственно-частное партнерство (ГЧП); транспортное законодательство; систематизация транспортного законодательства.

В настоящее время ключевым фактором, задерживающим выполнение многих задач в государстве является ограниченность финансовых ресурсов.

Решением данной проблемы является внедрение в государственную экономику механизма государственно-частного партнерства.

Автор статьи отмечает, что особым вниманием со стороны частных инвесторов пользуется транспорт, так как он занимает особое место в экономической сфере [1, 2].

Необходимо отметить, что использование внебюджетных денежных средств государством при строительстве железных дорог осуществлялось еще в XIX в., когда было организовано Главное общество российских железных дорог. Общество занималось проектированием и строительством железных дорог с целью дальнейшей эксплуатации для получения прибыли.

Российские банкиры в лице Банкирского дома «Барон Штиглиц и Ко», а также банкиры из Нидерландов, Франции, Англии, Пруссии и Польши были учредителями данного общества.

Благодаря хозяйственной деятельности общества были построены такие железные дороги как Петербурго-Варшавская длиной более 1200 км и Московско-Нижегородская протяженностью 437 км.

Участки данных дорог в полном объеме были сданы в коммерческую эксплуатацию в 1862 г.

В 1868 г. обществом был введен в эксплуатацию участок между Санкт-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент Ю. В. Мельникова.

Петербургом и Москвой, так называемая Николаевская железная дорога.

Главное общество российских железных дорог владело вышеуказанными дорогами вплоть до 1894 г.

Автор статьи солидаризуется с доктором юридических наук, профессором Землиным Александром Игоревичем относительно того, что общественные отношения подлежат полному и четкому правовому регулированию [3].

В настоящее время на федеральном уровне имеется как минимум девять федеральных законов, регулирующие отношения между государством и частными инвесторами, что вносит свои недостатки при осуществлении хозяйственной деятельности между сторонами.

Федеральные законы от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» являются ключевыми для государственного-частного партнерства.

При этом на отношения, возникающие в связи с подготовкой, заключением, исполнением и прекращением концессионных соглашений действие Федерального закона «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не распространяется, в связи с чем данные нормативные правовые акты являются взаимоисключающими.

Автор статьи полностью согласен с кандидатом юридических наук Юлией Владимировной Мельниковой, которая отмечает необходимость разработки законопроекта в виде транспортного кодекса Российской Федерации [4].

Данный кодекс обеспечит правовые условия для обновления и развития российской системы транспорта в соответствии с современными запросами человека, общества и государства, потребностями развития инновационной экономики, безопасности, международными обязательствами Российской Федерации в сфере транспорта, расширения транспортных возможностей.

Привлечение инвестиций, повышение качества товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям являются основными целями данных нормативных правовых актов, однако вопрос финансирования является наиболее значимым различием между концессионным соглашением и соглашением о государственно-частном партнерстве.

На объединении ресурсов государства с частным сектором экономики формируется государственно-частное партнерство, тогда как в концессионном соглашении бремя расходов ложится на концессионера, то есть на лицо, создающее или реконструирующее объект.

Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муници-

пально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» отражает современные реалии экономики, так как является развитием ранее установленных в Федеральном законе «О концессионных соглашениях» правовых норм.

При этом автор статьи отмечает, что концессионные соглашения не являются разновидностью государственно-частного партнерства поскольку не согласуются с введенной Федеральным законом «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» терминологией.

На момент принятия Федерального закона «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в семьдесят одном регионе были собственные законы, регулирующие рассмотрение, оценку, проведение конкурса и заключение соглашений о государственно-частном партнерстве, которые по причине противоречий были переработаны или были признаны утратившими силу.

Автор статьи резюмирует, что государственно-частное партнерство в Российской Федерации в настоящий момент имеет следующие формы:

1. BOO — Build, Own, Operate — Построй, Владей, Управляй — создание объекта, который остается в собственности частного инвестора по истечении срока действия соглашения.

2. BTO — Build, Transfer, Operate — Построй, Передай, Управляй — создание объекта, который после его строительства передается в собственность государству. Государство в течение срока действия соглашения возмещает частному партнеру затраты на обслуживание объекта.

3. BOT — Build, Operate, Transfer — Построй, Управляй, Передай — создание объекта частным инвестором с целью дальнейшего использования и получения прибыли в течение срока действия соглашения и передачи государству по его истечении.

Для частных партнеров устанавливается исчерпывающий перечень требований, указанный в Федеральном законе «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Например, юридические лица, имеющие в списке учредителей государственные организации, не могут принимать участие в государственно-частных проектах. Данная мера обосновывается необходимостью привлечь исключительно частный капитал в разработке и осуществлении проектов. Частные инвесторы не должны иметь задолженность по налогам, сборам, находиться в стадии ликвидации или банкротства.

Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муници-



пально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» также устанавливает перечень объектов соглашения о государственно-частном партнерстве, среди которых имеются объекты железнодорожного и трубопроводного транспорта, морские и речные порты, автомобильные дороги и т.д.

При сохранении здоровой конкуренции возможно заключение соглашения в отношении нескольких объектов, которые должны быть свободными от прав третьих лиц и находиться в собственности государства.

При этом как и государство, так и частный инвестор могут являться инициатором проекта.

По результатам переговоров частный партнер вправе разработать проект и вынести предложение о его реализации государству с одновременным предоставлением банковской гарантии, размер которой должен составлять не менее 5% от стоимости проекта.

В целях оценки эффективности проекта предложение рассматривается государственным партнером в течение девяносто дней, после чего принимается решение о его направлении на рассмотрение в уполномоченный орган или предоставляется отказ.

Уполномоченный орган, который также рассматривает предложение в течение 90 дней может вынести решение о реализации проекта, которое при этом не является основанием для заключения соглашения, так как необходимо проведение открытого конкурса с целью сохранения конкуренции.

Если от иных лиц не поступили заявления о намерении участвовать в конкурсе либо лица, от которых заявления поступили, не соответствуют установленным законом требованиям, соглашение может быть заключено в течение пяти дней после опубликования проекта на открытых площадках.

Транспортная отрасль является наиболее востребованной в части реализации государственно-частных партнерства о чем свидетельствуют такие проекты как развитие аэропорта «Пулково», проектов «Урал промышленный — Урал полярный», «Белкомур» (Белое море — Республика Коми — Урал); строительство железной дороги Кызыл — Курагино (505 км), Нарын — Лугокан (375 км)[7].

Автор, подводя итог, отмечает, что в Российской Федерации государственно-частное партнерство еще не является распространенным в структуре экономики, что обусловлено отсутствием проработанной нормативно-правовой базы, регулирующей отношения сторон, в том числе и по финансовым вложениям в разрабатываемые проекты. Наличие подробных правовых норм обязательно для развития государственно-частного партнерства, которое в свою очередь способствует развитию экономики, общества, а также повышению качества жизни граждан.

## Литература

1. Транспортное право: общая часть / под ред. Н. А. Духно, А. И. Землина. — М. : Юридический институт МИИТа, 2017.
2. Правоведение для студентов транспортных вузов : учебник для бакалавриата и специалитета / А. И. Землин [и др.] ; под общ. ред. А. И. Землина. — 3-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2018.
3. Землин, А. И. К вопросу о правовых и организационных проблемах кодификации транспортного законодательства Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2018. № 1(25). С. 115—125 // URL: [http://trans-safety.ru/tpb/articles/2018/pdf/25/15\\_zemlin.pdf](http://trans-safety.ru/tpb/articles/2018/pdf/25/15_zemlin.pdf)
4. Мельникова, Ю. В. Вопросы кодификации транспортного законодательства в контексте повышения эффективности государственного управления транспортом // Транспортное право и безопасность. 2018. № 1 (25). С. 130—136 // URL: [http://trans-safety.ru/tpb/articles/2018/pdf/25/17\\_melnikova.pdf](http://trans-safety.ru/tpb/articles/2018/pdf/25/17_melnikova.pdf)

© Пахомов С. В.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта

## **Актуальные вопросы правового регулирования корпоративного управления на железнодорожном транспорте Республики Финляндии**

**Аннотация:** в рамках настоящей статьи рассмотрены вопросы, посвященные правовым основам корпоративного управления на железнодорожном транспорте в Финляндии, отталкиваясь от природы и особенностей императивных возможностей, которыми наделены надлежащие транспортные организации и госструктуры. На основе сравнения корпоративного управления на железнодорожном транспорте России и Финляндии, проанализирована актуальность проблемы и сделаны соответствующие выводы об организации корпоративного управления на железнодорожном транспорте Финляндии. Кроме того, нами доказывается необходимость разработки специального законодательного акта по данному вопросу, направленного на внесение изменений и дополнений в действующее транспортное законодательство России.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт; железнодорожное законодательство; корпоративное управление; Национальная железнодорожная администрация — RHK; VR Group (государственная железнодорожная компания Финляндии); Allegro (высокоскоростное сообщение между Хельсинки и Санкт-Петербургом); путевая администрация.

Железнодорожный транспорт является одной из составных частей транспортной системы любой страны. На его долю приходится значительный объем перевозок, как пассажиров, так и грузов. Железнодорожный транспорт обладает существенными преимуществами перед другими видами транспорта, например, такими, как автомобильный или воздушный<sup>2</sup>.

Взаимодействие Финских и Российских железных дорог началось с периода их создания и прерывалось только во время Финской войны и Великой Отечественной войны.

Отмечается, что в Финляндии так же как и в Российской Федерации, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.

<sup>2</sup> Гречуха В. Н. Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: монография. М. : Юстиция, 2016 // [online.consultant.ru](http://online.consultant.ru)

<sup>3</sup> Землин А. И. К вопросу о правовых и организационных проблемах кодификации транспортного законодательства Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2017. № 24. С. 87.

Аналогом ОАО «РЖД» является концерн VR Group — финская многопрофильная транспортная компания, которая, как и ОАО «РЖД», занимается железнодорожными перевозками. Стоит отметить, что Концерн осуществляет услуги по строительству и содержанию железнодорожных путей. В состав концерна входит всего 23 компании.

VR (железные дороги Финляндии) — государственное акционерное общество, единственным собственником которого является Финляндская Республика. В состав концерна VR Group входит 28 дочерних предприятий. Кроме того, концерн принимает долевое участие в 8 других компаниях.

Основным рынком VR Group является Финляндия, но доля участия на межгосударственных рынках постоянно растет путем наращивания операций в Российской Федерации, Швеции и государствах Балтии<sup>1</sup>.

Стоит отметить, что Российская Федерация является важнейшим стратегическим направлением интернационального формирования концерна. Финансовое и общественно-политическое формирование Российской Федерации не могут не отражаться на деятельности компании, имея существенное влияние на работу VR Group.

Железнодорожные пассажирские перевозки на российском направлении на сегодняшний день продолжают развиваться, а запуск Allegro, благодаря корпоративному управлению VR Group и договоренности между VR Group и принятый опыт в строительстве данных высокосортных дорог Российскими железными дорогами было открыто высокоскоростное сообщения между Хельсинки и Санкт-Петербургом, обеспечит дальнейший прирост пассажиропотока и откроет перспективы сотрудничества с российскими коллегами<sup>2</sup>.

В интернациональных действиях следует учитывать перспективу открытия в будущем с целью независимой конкуренции рынка перевозок между Финляндией и Российской федерацией, а также готовность ЕС к экологически чистому и ответственному ведению бизнеса в свободном и равноправном для всех экономическом пространстве.

Абсолютными достоинствами Финляндии в совместной работе с Российской федерацией считаются одна и та же широта колеи, защищенность маршрутов и, безусловно, ведь, прогнозируемость сроков доставки. Конкуренентоспособность и эффективность маршрутов находится в зависимости в существенной уровня с ценовой текстуры и ценообразования в абсолютно всех стадиях автотранспортной цепочки, а кроме того функционирующих общепризнанных мерок налогообложения и таможенных сборов. Никак не заключительное значимость обладает и динамика финляндско-отечественных внешнеторговых взаимоотношений.

---

<sup>1</sup> Железные дороги Финляндии — вместе в путь! // Евразия Вести. 2016 // <http://www.eav.ru>

<sup>2</sup> Духно Н. А., Корякин В. М. Основные направления совершенствования правового обеспечения развития высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации // Транспортное право. 2016. № 4. С. 15—20 // <https://online.consultant.ru>.

Говоря об истории, необходимо отметить, что в 1995 г. вследствие структурных реформ была сформирована Национальная железнодорожная администрация (RNK), в управлении которой передано руководство инфраструктурой и использованием подразделениями, в управление которых отошли предприятия перевозок и содержание устройств инфраструктуры, в частности концепций сигнализации и связи<sup>1</sup>. Планировалось, что доля функций по эксплуатации инфраструктуры может быть передано подрядным компаниям, как в некоторых других государствах.

В начале 2004 г. организационный состав фирмы VR Cargo потерпела ряд изменений. Идея новой бизнес-модели заключалась в том, что функционировании компании была сосредоточена по следующим направлениям: 1) деятельность по торговлям; 2) организация перевозки грузов. С целью обеспечения результативной работы данных направлений было организовано оказание клиентам услуг. Важно отметить, что работа по торговле и развитию обслуживания осуществлялась с учетом потребностей клиентов и близкой взаимосвязи с процессом перевозок.

Однако до сих пор остается открытым вопрос о необходимости конкурентоспособной борьбы в грузовых перевозках, направлениях развития частей рынка пассажирских перевозок: пригородных в регионе Хельсинки, междугородных и региональных. Невозможно не отметить, что, несмотря на незначительную территорию Финляндии, открытие железных дорог для конкуренции может не дать преимуществ, естественных в крупных государствах. Кроме, этого оплата за использование инфраструктурой не может быть главным источником финансирования ее развития, необходимо четкое определение степени ответственности Финляндии в этом процессе.

Благодаря корпоративному управлению RNK и VR Group достигли более высоких результатов, чем в предыдущие: обеспечен рост перевозок, в итоге реконструкции ускорены темпы снятия ограничений скорости, все магистральные линии оборудованы локомотивной сигнализацией, продолжится трансформация на электрическую тягу на юго-западе и северо-востоке сети в рамках проекта формирования единообразной сети.

В наше время за железнодорожную сферу в Финляндии отвечает министерство транспорта и связи<sup>2</sup>. Представитель министерства использует право голоса государственного собственника на общем собрании акционеров концерна VR<sup>3</sup>. К ответственности министерства относится законодательное обеспечение и предоставление разрешений в области железнодорожного транспорта.

Путевая администрация (или Национальная железнодорожная админи-

---

<sup>1</sup> Холопов К. В., Соколова О. В. Реструктуризация и приватизация национальных железных дорог: какую модель выбрала Россия // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. № 3.

<sup>2</sup> [www.mintc.fi](http://www.mintc.fi).

<sup>3</sup> <https://www.lvm.fi/en/home>.

страция — РНК) занимается управлением железнодорожной сетью, а кроме этого, отвечает за ее содержание и развитие, а также за реконструкцию, развитие и содержание железнодорожной сети, заказывает путевые работы у подрядчиков на основе тендера в рамках госбюджета.

Необходимо обратить внимание, что железные дороги для Финляндии имеют важное значение, чем автомобильные. По состоянию на 2017 г. государство потратило приблизительно 475 млн евро на железнодорожную сеть. Часть из расходов на модернизацию пути средств (примерно 30%) РНК получает как плату за пропускную способность, а недостающую часть компенсирует Финляндия.

Подводя итоги, хотелось отметить не только корпоративный опыт Республики Финляндия, но также и корпоративный опыт соседних европейских стран.

Необходимо отметить, что в Норвегии и Финляндии разработана особая трехуровневая форма корпоративного управления: советы директоров, которые исполняют главную роль в принятии стратегических решений и осуществлении контроля, уполномоченных лиц страны. Однако в компаниях есть также специализированные наблюдательные советы, в которые входят представители государства и роль которых состоит в надзоре за соблюдением государственных интересов.

В Польше существует экзамен на право представлять правительство в Совете директоров, при этом претендент не обязательно должен быть государственным чиновником<sup>1</sup>. В Швеции советы директоров дают оценку своей деятельности и составляют перечень навыков и компенсаций, которые требуются для усиления роли Совета директоров.

В Российской Федерации практика назначения членов совета директоров компании, которые представляют правительство, происходит в основном непрозрачно. Часто назначаются исходя из должности.

Поэтому предлагаю перенять опыт корпоративного управления Финляндии на практике в ОАО «Российские железные дороги».

---

<sup>1</sup> Терешина Н. П., Сорокина А. В. Корпоративное управление : учеб. пособие. М. : МГУПС (МИИТ), 2014. С. 66.

© Подлесная И. В.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта  
email: irapodlesn@mail.ru

## **Правовая защита заемщиков микрофинансовых организаций как способ обеспечения исполнения обязательств перед кредиторами в процессе банкротства: теория и практика**

**Аннотация.** В статье раскрывается правовое регулирование деятельности микрофинансовых организаций, которые развиваются в России с целью повышения уровня благосостояния населения и совершенствования рынка финансовых услуг. Исследованы отдельные теоретические и практические аспекты микрофинансирования. Дана оценка действиям заемщика и как результат его финансовой неграмотности дальнейшее банкротство микрофинансовой организации. Раскрыты способы защиты заемщика от переплаты начисленных процентов и штрафных санкций, что является предпосылкой для своевременного возврата заемных средств и предотвращения банкротства МФО.

**Ключевые слова:** банкротство; микрофинансовая организация; микрофинансирование; финансовая пирамида; финансовая неграмотность; процентная ставка; штрафные санкции.

Актуальность данной темы обусловлено тем, что за последние годы активно растет динамика по выдаче населению микрозаймов. Бурный всплеск выдачи займов без надлежащей проверки заемщика на статус платежеспособности приводит к недополучению прогнозируемого дохода и значительному финансовому разрыву внутри экономики микрофинансовой организации. В результате чего наступает банкротство, в процессе которого, в большинстве случаев, остаются неудовлетворенными требования кредиторов — займодавцы и инвесторы МФО. С целью своевременного возврата заемщиками денежных средств и стабильности МФО, со стороны государства предусмотрен механизм защиты заемщика от выплаты огромных штрафных санкций, начисленных в результате кабальных условий сделки.

Известно, что впервые в XIX в. на территории Российской империи стали появляться кредитные товарищества, которые занимались микрокредитованием малоимущих категорий российского населения.

По состоянию на 1905 г. в Российской империи насчитывалось более 300 кредитных товариществ, что послужило толчком для разработки законодательства в данной отрасли.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор Е. И. Данилина.

На сегодняшний день, микрофинансирование и по сегодняшний день является одним из самых эффективных инструментов по борьбе с бедностью, поскольку простые люди находят возможность взять заем для решения своих жизненно важных вопросов. Начиная с 2016 г. рынок микрофинансовых организаций начал довольно быстро расширяться. Это связано с тем, что различные МФО, МФК, КПК и др. стали использовать Интернет, разрабатывая систему выдачи займов в режиме онлайн. Однако, уже с 2018 г. множество МФО было исключено из официального реестра микрофинансовых организаций. Основным аргументом закрытия МФО является то, что подобные организации позволяют взять заем слишком просто и под большие проценты. В результате чего каждый четвертый гражданин имеет огромные долги перед тем или иным МФО. При этом следует отметить, что предпосылками для согласия гражданина на кабальные условия сделки являются низкий доход, нестабильное положение и трудности в работе.

Таким образом, с учетом вышеуказанных отрицательных жизненных факторов и увеличения суммы по возврату микрозайма с учетом завышенных процентов и штрафных санкций, у заемщика отсутствует возможность по возврату денежных средств.

В случае невозможности взыскания денежных средств с должника, МФО лишается возможности выплачивать проценты за пользование денежными средствами займодавцам и инвесторам.

На основании вышеизложенного, полученные вновь займы распределяются для выплаты процентов по первоначальным/ранее заключившим договор займа займодавцам, в чем усматривается факт наличия финансовой пирамиды.

В результате финансового разрыва внутри экономики МФО, компания признается банкротом. Пострадавшими в данном случае являются кредиторы — займодавцы и инвесторы, требования которых, как показывает практика, остаются неудовлетворенными в силу отсутствия активов и денежных средств на счетах МФО.

О недостаточном уровне финансовой грамотности заемщиков МФО говорит и Л. А. Канкулова. Огромное число людей принимают разорительные для себя решения. Отсутствие базовых финансовых знаний и умений у граждан — потребителей микрофинансовых услуг считается причиной невысокой финансовой дисциплины заемщиков. Низкая платежная дисциплина любого заемщика приводит к общему высокому уровню не возвратов и росту рисков рынка МФО. Именно увеличение рисков и заставляет МФО повышать процентные ставки на микрозаймы. Рост уровня финансовой грамотности населения способствовало бы понижению рисков микрофинансовых организаций и разрешило бы устанавливать более низкие процентные ставки. Невысокая финансовая грамотность не только мешает развиваться легальному бизнесу, но вместе с тем стимулирует нелегальный. Неграмотные потребители финансовых услуг без труда попа-



дают к мошенникам, чем непроизвольно способствуют росту числа финансовых пирамид.

Исходя из вышеуказанного, финансовая грамотность, стабильность и правовая защита заемщика играет значительную роль по недопущению о признании МФО банкротом.

Главную угрозу в договоре займа для заемщика ранее составляли проценты. Размер процентов не так давно составлял порядка 2 — 2,5%/день. В годовом эквиваленте это составляет 730 — 912,5%. Ставка рефинансирования Банка России при этом составляет 7,75% годовых. Изменения в законодательстве, регулирующем деятельность микрофинансовых организаций, начали действовать с 1 января 2019 г., а также начнут действовать с 1 июля 2019 г. Ставка по кредитам не должна превышать ставку, рассчитанную Центральным Банком, поэтому общая стоимость ставки будет составлять 365% в год.

На данный момент существует следующий перечень правовой защиты заемщика от переплаты начисленных процентов и штрафных санкций по договору займа:

1. Федеральный закон от 27 декабря 2018г. № 554-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О потребительском кредите (займе)” и Федеральный закон “О микрофинансовой деятельности и микрофинансовых организациях”» содержит условие о максимальном размере начислении процентов и неустоек на сумму основного долга. Речь идет о займах, заключаемых на срок до года.

Организация имеет право начислять проценты и неустойки до достижения двух с половиной размеров суммы предоставленного потребительского кредита (займа).

Пример: Если заемщик брал заем 10 тыс. руб. и не выплатили ни копейки основного долга, размер начисленных процентов и неустоек не должен превышать 25 тыс. руб. Если часть долга погасил, умножить остаток долга на 2,5.

Но с момента частичного погашения основного долга или уплаты процентов начисление комиссии может быть возобновлено.

Процентная ставка по договору займа не может превышать 1,5% в день.

С 1 июля до 31 декабря 2019 г. включительно по договорам займа, заключенным в указанный период сумма начисленных процентов и неустоек не сможет превышать двухкратного размера суммы предоставленного займа.

2. Федеральный закон от 30 июля 2016 г. № 230-ФЗ «О защите прав и законных интересов физических лиц при осуществлении деятельности по возврату просроченной задолженности и о внесении изменений в Федеральный закон “О микрофинансовой деятельности и микрофинансовых организациях”» в заключительных положениях содержит ст. 21, которая вносит изменения в Федеральный закон «О микрофинансовой деятельности и микрофинансовых организациях».

Статьей 12.1 вышеуказанного закона определен порядок начисления неустойки при просрочке исполнения обязательств по займу, которая гласит:

МФО вправе начислять заемщику неустойку (штрафы, пени) и иные меры ответственности только на не погашенную заемщиком часть суммы основного долга.

Пример: заемщик взял заем в размере 7 000 рублей, из которых 5000 руб. основной долг и 2000 руб. проценты. В случае просрочки платежей, МФО вправе начислять неустойку только на сумму основного долга — на 5000 руб.

Условия, содержащие вышеизложенные запреты, должны быть указаны на первой странице договора, перед таблицей, содержащей индивидуальные условия договора займа.

3. Для снижения неустойки должник вправе заявить ходатайство о применении судом ст. 333 ГК РФ. Но проблема в том, что ст. 333 ГК РФ предусматривает возможность по усмотрению суда снизить размер именно неустойки и ее положения не распространяются на плановые проценты, предусмотренные договором.

Являясь практикующим юристом, мною было замечено несколько недоработок, в соответствии с которыми, невозможно предоставить надлежащую правовую защиту заемщику.

В случае если размер долга не превышает 2,5 размера суммы выданного займа, у заемщика практически отсутствует возможность прекратить начисление процентов и штрафных санкций.

При обращении в МФО с заявлением о рефинансировании или реструктуризации долга, рассрочке или отсрочке по внесению платежей — заемщик получает неудовлетворительный ответ.

Следует отметить, что в судебном порядке заемщик тоже не имеет право требовать, чтобы суд обязал МФО применить реструктуризацию/рефинансирование, поскольку это право, а не обязанность МФО.

Согласно прогнозам аналитиков, принятые нововведения могут привести к закрытию некоторых МФО, поскольку они не смогут проводить свою деятельность, подстраиваясь под требования законодательства РФ.

Проводя анализ закона о деятельности микрофинансовых организаций — можно сделать однозначный вывод, что эти изменения являются приемлемыми как для заемщиков так и для займодавцев микрофинансовых организаций, что позволит исполнению обязательств перед кредиторами в процессе банкротства МФО.

© Теняева Е. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта  
e.tenyaeva98@mail.ru

## Адвокатская тайна как конституционно-правовая категория

**Аннотация:** В научной работе рассматриваются актуальные проблемы сохранения адвокатской тайны, ее содержательный контекст, в связи с выполнением профессионального долга и соблюдение законных интересов, а также защита закона при участии в судебном разбирательстве.

**Ключевые слова:** защиты прав и интересов; адвокатская тайна; адвокатское производство.

История научных исследований адвокатской тайны значительно моложе этого правового явления, но и она насчитывает достаточно много лет. Соответствующий круг проблем всегда интересовал как адвокатов, так и специалистов в области процессуального права, однако подробно не анализировался и не рассматривался в общетеоретическом контексте. К настоящему времени адвокатская тайна изучена лишь в общих чертах и осознана адвокатским сообществом на уровне первоначального понимания. При этом профессиональный интерес акцентируется преимущественно на этических аспектах проблемы.

Было предпринято лишь несколько более или менее основательных попыток научного описания данного правового явления и его осмысления в прикладных (по преимуществу правоприменительных) целях. При этом общее понятие правовой тайны, необходимое для изучения и понимания конкретных тайн, было предметом лишь отдельных исследований, результаты которых являются, скорее, основой для развития научной дискуссии, нежели устоявшимся знанием.

Основная часть дискуссионных проблем данной тематики и сегодня лежит в сфере этических рассуждений о нравственном адвокатском долге, сосредоточена на типичных либо предполагаемых ситуациях коллизии между адвокатской и общепринятой этикой.

Для отечественной исследовательской традиции характерно истолкование адвокатской тайны как правового порядка, существующего в публичном интересе (интерес правильного осуществления правосудия, интерес поддержания нравственных начал общественной жизни, интерес защиты прав и свобод) и основанного на общих этических представлениях, имеющих конституционное значение: честь, достоинство, совесть, неприкосновенность.

Обсуждение аспектов защиты адвокатской тайны от посягательства со

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент Н. Н. Кулешова.

стороны третьих лиц началось лишь в 1930-х гг. В настоящее время внимание специалистов направлено именно на эти аспекты, что связано с особенностями правоприменительной практики, которая нередко игнорирует установленные законодательные запреты на доступ к адвокатской информации и никак не соотносится с конституционными категориями. В то же время в современной литературе существует только сама постановка вопроса о недостатках правового регулирования как причине многочисленных нарушений законности.

Обычно исследователи пишут о традиции противодействия адвокатам, о привычном недоверии государства к адвокатскому сообществу. Очевидно, что такого рода факторы не были бы столь существенными при наличии четкого и непротиворечивого законодательства, исключающего нарушение норм законодательства об адвокатской деятельности и адвокатуре.

Важность данной темы для рассмотрения и исследования бесспорна, так как без доверительного характера взаимоотношений между защитником и подзащитным существование адвокатуры немыслимо. Доверие к адвокатуре со стороны общества нельзя записать в текст закона, оно формируется из поведения каждого адвоката в отдельности и всей адвокатуры в целом, призванной служить обществу, оказывая правовую помощь нуждающимся в ней.

В последние годы тайна как правовое явление все чаще становится объектом научных исследований. Считается что тайна — это один из важнейших институтов, определяющих соотношение интересов личности, общества и государства, частного и публичного права, основания и пределы вмешательства государства в негосударственную сферу, степень информационной защищенности в Российской Федерации<sup>1</sup>.

Понятие адвокатской тайны и ее содержания дано в ст. 8 Федерального закона от 31 мая 2002 г. № 63-ФЗ «Об адвокатской деятельности и адвокатуре в Российской Федерации» адвокатской тайной являются любые сведения, связанные с оказанием адвокатом юридической помощи своему доверителю. Однако в Методических рекомендациях (раздел IV) дается развернутое пояснение и список сведений, соотносимый с адвокатской тайной. К ней относят: сведения, документы, записи, сообщения, факты, совет правового содержания и иные материалы. При этом уточняются характеристики представленных сведений в зависимости от источника информации, что на наш взгляд, подрывает конституционный принцип равенства. Методические рекомендации по ведению адвокатского производства<sup>2</sup> определяют механизмы обеспечения адвокатской тайны посредством ведения адвокатского производства. Недопущение утраты документов адво-

---

<sup>1</sup> Панченко П. Н. Институт тайны: правоохранные аспекты // Государство и право. 1998. № 8. С. 124—125.

<sup>2</sup> Методические рекомендации по ведению адвокатского производства Совета Федеральной палаты адвокатов от 21 июня 2010 г. № 5.

катом возможно только при соблюдении рекомендаций, среди них: избегать хранения подлинных документов,

переданных доверителем, у себя лично или в адвокатском образовании. При этом ст. 8 рекомендаций соотносит с адвокатской тайной любую информацию в следующем контексте: режим адвокатской тайны распространяется на любые сведения, связанные с оказанием адвокатом юридической помощи своему доверителю. Поэтому на практике в адвокатском производстве принято пользоваться копиями этих документов, а подлинники оставлять у доверителя. Но следует учитывать, однако, что при рассмотрении гражданского дела в судах общей юрисдикции либо в арбитражных судах исследование доказательств по делу предполагает обязанность для сторон предоставления подлинников необходимых документов по требованию суда.

В таком случае при невозможности непосредственного присутствия доверителя в судебных заседаниях обязанность предоставления подлинных документов при рассмотрении дела возлагается на адвоката. В связи с этим адвокату рекомендуется получать у доверителя подлинные документы на необходимое время и хранить их в адвокатском производстве (поскольку адвокатское производство обеспечивает сохранение адвокатской тайны), а когда надобность в подлинных документах отпадает, возвращать их доверителю.

Институт развития адвокатской тайны как конституционно-правовой категории напрямую связан с историей развития адвокатуры в целом, ведь каждый имеет право на получение квалифицированной юридической помощи.

Говоря о более широком понимании того, что образует под собой адвокатскую тайну, наиболее правильным нам представляется толкование известного российского адвоката Михаила Барщевского: «С того момента, когда клиент переступил порог юридической консультации, адвокатской фирмы, бюро, — все дальнейшее составляет предмет адвокатской тайны. Сам факт обращения к адвокату — уже профессиональная тайна».

Адвокат не может нарушить обязанность хранения тайны, полагая, что это не повредит и даже поможет подзащитному. Вместе с тем в исключительных случаях может возникнуть очень сложная ситуация: подзащитный отрицает обвинение и сообщает адвокату о реабилитирующем обстоятельстве, но оглашать его отказывается. Вправе ли адвокат раскрыть то, что ему было доверено как тайна? Вопрос этот спорный. Защищая несовершеннолетнего или человека, не способного к самостоятельной защите из-за психических или физических недостатков, адвокат наделяется большей процессуальной самостоятельностью.

В действующем российском законодательстве содержатся существенные гарантии для адвокатов, которые позволяют им соблюдать адвокатскую тайну, а доверителю придают уверенность в том, что он может смело делиться с адвокатом своими секретами. Гарантиями защиты тайны дове-

рителя являются следующие законоположения:

1. Адвокат не вправе разглашать сведения, сообщенные ему доверителем в связи с оказанием последнему юридической помощи, без согласия доверителя (ст. 6 Федерального закона «Об адвокатской деятельности и адвокатуре Российской Федерации»).

2. Адвокат, защитник подозреваемого, обвиняемого не подлежит допросу в качестве свидетеля об обстоятельствах, ставших ему известными в связи с обращением к нему за юридической помощью или в связи с ее оказанием (ст. 56 УПК РФ).

3. Адвокат не может быть вызван и допрошен в качестве свидетеля об обстоятельствах, ставших ему известными в связи с обращением к нему за юридической помощью или в связи с ее оказанием (ст. 8 Федерального закона «Об адвокатской деятельности и адвокатуре Российской Федерации»).

4. Проведение оперативно-розыскных мероприятий и следственных действий в отношении адвоката (в том числе в жилых и служебных помещениях, используемых им для осуществления адвокатской деятельности) допускается только на основании судебного решения. Полученные в ходе оперативно-розыскных мероприятий или следственных действий сведения, предметы и документы могут быть использованы в качестве доказательств обвинения только в тех случаях, когда они не входят в производство адвоката по делам его доверителей (ст. 8 Федерального закона «Об адвокатской деятельности и адвокатуре Российской Федерации»).

5. Негласное сотрудничество адвоката с органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, запрещается (ст. 6 Федерального закона «Об адвокатской деятельности и адвокатуре Российской Федерации»).

6. Подозреваемым и обвиняемым предоставляются свидания с защитником с момента фактического задержания. Свидания подозреваемого или обвиняемого с его защитником могут иметь место в условиях, позволяющих сотруднику места содержания под стражей видеть их, но не слышать (ст. 18 Федерального закона от 15 июля 1995 г. № 103-ФЗ «О содержании под стражей подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений»).

7. В ст. 6 Кодекса профессиональной этики адвоката указываются различные сведения, формы, источники адвокатской тайны, а также полное адвокатское производство.

Ввиду много стороннего законодательное оформление правового режима адвокатской тайны, предполагаем осуществить комплексное совершенствование законодательства РФ об адвокатской деятельности и адвокатуре во взаимосвязи с нормами отраслевых кодексов и иных федеральных законов.

© Чекмарева С. В.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта  
schek.2000@yandex.ru

## Проблема инвалидности в современном обществе

**Аннотация.** В статье рассматриваются проблемы, с которыми сталкиваются дети-инвалиды в современном обществе. Проанализирована существующая на данный момент законодательная база Российской Федерации и международные правовые акты для данной категории лиц. Представлена информация о социальной помощи детям-инвалидам, о государственных программах «Дети России», «Доступная среда», об образовании, предоставляемой детям с ограниченными возможностями.

**Ключевые слова:** дети-инвалиды; инвалидность; дети с ограниченными возможностями здоровья; социальная политика; законодательная база; льготы.

Актуальность проблемы инвалидности подтверждается данными международной статистики, согласно этим данным число инвалидов в мире велико и четко прослеживается его увеличение.

В нашем мире, в том числе и в Российской Федерации, стоит вопрос, в котором выражены проблемы детей-инвалидов в современном социальном обществе. Такие проблемы затрагивают практически все стороны нашего общества: от законодательных актов и социальных организаций, деятельность которых направлена на оказание помощи таким детям, до атмосферы, в которой живут их семьи. С каждым годом число детей-инвалидов возрастает. Важную роль в этом играют большое количество факторов: низкий уровень медицины в Российской Федерации, нехватка финансирования, плохое состояние экологии, высокий уровень заболеваемости родителей (в большей степени матерей) и детей, рост травматизма, и т.д. Дети-инвалидами принято считать детей, ограниченных в жизнедеятельности, социально дезадаптированных, чему послужило нарушения роста и развития, способностей к самообслуживанию, передвижению, ориентации, контролю за своим поведением, обучению, трудовой деятельности и т.д.

Одной из серьезных проблем является нехватка мест для детей-инвалидов в реабилитационных центрах, где им и их семьям оказывается медицинская, социальная и психологическая помощь. Другая проблема в образовании. Большинство образовательных учреждений не имеют возможности принять детей-инвалидов из-за отсутствия в них специального оборудования и профессиональных людей, готовых обучить таких детей.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент Е. И. Кобзева.

Дети с ограниченными возможностями здоровья нуждаются в помощи и понимании не только со стороны своих родителей, но и общества в целом, только благодаря этому они поймут, что они на самом деле нужны, что их любят.

России в настоящее время политкорректна по отношению к инвалидам. Учитывая, выше сказанные проблемы детей с ограниченными возможностями здоровья, им необходима специализированная помощь. Эта помощь должна быть не только медицинской, а комплексной, должна затрагивать все стороны жизни ребенка-инвалида, учитывая его индивидуальность. На данном этапе развития российского общества такие дети являются наиболее уязвимыми. Актуальность вопроса в значительной степени находит отражение в социально-экономических технологиях работы с детьми-инвалидами, в деятельности системы государственного социального обеспечения. От государства требуется не только предоставление льгот и привилегий детям с ограниченными возможностями здоровья, но и создание системы социальных служб, современных инновационных социальных технологий, позволяющих нивелировать ограничения, которые препятствуют процессам его социальной реабилитации и адаптации в социуме. Этот вопрос можно рассматривать, как один из важнейших направлений социальной работы с детьми-инвалидами.

Проанализируем существующую на сегодняшний день законодательную базу и имеющиеся льготы для данной категории лиц.

Конституция является нормативно-правовым актом, образующим правовое пространство, где выполняет своих функции социальный механизм защиты и поддержки всех слоев населения, а особенно детей-инвалидов. Этот механизм эффективен. Это связано с деятельностью профессионалов: социальных и медицинских работников, педагогов, дефектологов, психологов и т.д. В связи с этим появляется необходимость юридической компетентности всех специалистов, особенно в области работы с детьми с ограниченными возможностями.

Основу законодательства РФ в сфере работы с детьми-инвалидами составляют международные документы Организации Объединенных Наций, которые гарантируют равноправие всем категориям населения. Однако, для детей с ограниченными возможностями, предусматривается ряд отличительных прав и льгот, которые учитывают их нужды и положение.

В международной правовой арене есть множество документов, которые гарантируют и защищают права детей этой категории, основные из них: Стандартные правила обеспечения равных возможностей для инвалидов. Всеобщая Декларация прав человека, Декларация о правах инвалидов, Конвенция о правах ребенка, Декларация о правах умственно отсталых лиц.

В Конвенции о правах ребенка» для детей-инвалидов предусматривается удовлетворение их особых потребностей в области медицинского обслуживания, образования, восстановления здоровья, профессиональной



подготовки, подготовки к трудовой деятельности, и обеспечивается соответствующая помощь таким детям и их семьям.

На удовлетворение тех же нужд направлен закон «О правах ребенка» (1993 г.). Он определяет правовой статус этих детей, как самостоятельных субъектов, и направлен на обеспечение его морального и физического состояния, формирование национального самосознания. Особое внимание стоит обратить на то, что социальная защита и помощь гарантируются детям-инвалидам, у которых есть особенное психофизическое развитие и которые оказались в других неблагоприятных сложных жизненных ситуациях.

Ребенок-инвалид, как и все любые детей, имеет право на жизнь и воспитание в семье. Это право закрепляется в «Кодексе о браке и семье». Родители обязаны содержать своего особенного ребенка до наступления совершеннолетия и далее, если это необходимо ребенку. Не меньше внимания уделяется и людям, которые воспитывают ребенка с ограниченными возможностями здоровья. Государство выплачивает таким людям пособие по уходу за детьми-инвалидами, которое является не зависимым от дохода семьи. Время ухода за ребенком-инвалидом зачисляется одному из родителей (который осуществляет уход) в стаж работы для получения трудовой пенсии. Матери, которые занимаются воспитанием ребенка с ограниченными возможностями здоровья в возрасте до 18 лет, ежемесячно должны получать свободный день, который оплачивается. Кроме этого, родители таких детей с детства получают право на более ранний срок ухода на пенсию (Закон РФ «О пенсионном обеспечении»). Сами же дети с ограниченными возможностями имеют право на получение пенсии, зависящих от степени нарушения здоровья.

Следует отметить, что у таких детей еще имеется право на бесплатное получение необходимых им лекарств и физкультурно-оздоровительных услуг. Чтобы реализовать это, предлагаются следующие меры:

- Семьям, в которых есть дети-инвалиды, предоставляется дополнительная финансовая помощь, услуги;
- Осуществление работы по развитию сетей дошкольных учреждений различных форм собственности с гибким графиком работы, различного типа и назначения;
- Предоставление возможности обучения и воспитания в учебно-воспитательных учреждениях общего типа детям-инвалидам;
- Сокращение сетей учреждений, которые специализированы для содержания детей с ограниченными возможностями;
- Сформировать системный подход к решению проблем этих детей и создать условия для их реабилитации и интеграции в общество;
- Усовершенствовать систему социальной защиты семей, в которых воспитываются дети этой категории.

Немаловажную роль в оказании социальной помощи детям-инвалидам играет Государственная программа «Дети России», а также одна из ее ше-

сти целевых программ «Дети-инвалиды», и программа «Доступная среда». Она возникла из-за неразвитости сети адаптации детей с ограниченными возможностями в социальной сфере, а именно: восстановительного лечения, плохая оснащённость медицинских учреждений современной диагностической и реанимационной аппаратурой. Из-за этого не вовремя выявляются врожденные и наследственные заболевания и недостаточно качественно реабилитируются дети — инвалиды.

Таким образом, можно сделать вывод, что законодательство РФ направлено на создание условий, которые обеспечивают жизнь семьи с ребенком — инвалидом. Но инвалиды и их семьи все еще остаются малообеспеченными категориям населения, потому что, в стране пенсии и пособия на детей этой категории не могут обеспечить такому ребенку и его семье достойную жизнь. Стоит также учесть, что родители, заботясь о таких детях, не могут работать «в полную силу», тем самым создаются новые материальные трудности. Еще, следует отметить, что законодательство не предусматривает архитектурную норму, которая необходима для свободного передвижения инвалидов. Государственной социальной политикой в сфере оказания помощи инвалидам недостаточно внимания уделяется изменению общественного мнения относительно этой категории населения, что немаловажно.

Хотя и государственное внимание к детям-инвалидам велико, тем не менее уровень помощи в обслуживании детей с ограниченными возможностями здоровья не соответствует потребностям, потому что проблемы их социальной реабилитации и адаптации в будущем не решаются должным образом. Развитие личности ребенка, его ощущения «самого себя» в обществе, образовательной структуре, его взаимоотношения с социумом — все эти и другие наиболее важные вопросы чаще всего уходят из поля внимания специалистов.

Следует отметить, что система обучения детей-инвалидом не охватывает большей части нуждающихся. Индивидуальное обучение на дому не соответствует требованиям целостного подхода к личности такого ребенка, так как успех реабилитации детей этой категории в большей степени зависит от развития у них эмоционально-волевой сферы и личностных особенностей.

Немаловажной проблемой является работа по профориентации ребенка-инвалида. Чтобы быстрее адаптироваться в обществе, такому ребенку нужно правильно выбрать профессию, учитывая все его индивидуальные возможности. В наше время организация учебного процесса на дому осуществляется педагогами школ по месту жительства детей-инвалидов. Следует отметить, что такая организация обучения вызывает серьезные претензии со стороны родителей, так как занятия нерегулярны и чаще всего у педагогов нет специальных психологических знаний, которые необходимы при работе с детьми с ограниченными возможностями. Такие педагоги не могут оказать родителям квалифицированную консультацию по вопро-

сам воспитания и коррекции поведения, внутрисемейным отношениям, организации реабилитационных мероприятий. Следовательно, в работе с детьми-инвалидами для полноценной реализации школьной программы недостаточно только профессиональных знаний учебного предмета — нужны специальные знания.

Не менее важным пунктом социальной работы является психолого-педагогическая подготовка родителей. Психолого-педагогическое образование родителей предполагает систематически проводимую и теоретически обоснованную программу, которая помогает родителям в формировании соответствующих представлений и навыков развития, обучения и воспитания детей данной категории. Родители в этом случае могут выступать в качестве ассистентов педагогов.

Программы психолого-педагогического образования помогает родителям понять, что семья — это та среда, в которой у ребенка формируется представление о себе, где он может принимать первые решения относительно себя, и где начинается его социальная природа. Так как задача семейного воспитания состоит в оказании помощи ребенку-инвалиду стать компетентным человеком, использующего различные средства для формирования чувства собственного достоинства и достижения определенного социального статуса и положения.

Следует отметить, что только совместная работа социальных работников, педагогов и родителей в работе с детьми с ограниченными возможностями позволит решить проблемы развития личности ребенка, его социальной реабилитации и адаптации в будущем.

Требования социальной адаптации детей-инвалидов в наше время требуют переориентации профессионального обучения с традиционных профессий к наиболее востребованным на рынке труда. Но современная образовательная система не готова, так как отсутствует материальная база, к активному внедрению этого опыта. В тоже время, функционирование организаций, предоставляющих детям учиться престижным профессиям дистанционно, позволяет сделать вывод о необходимости всесторонней поддержки этого направления со стороны государства и благотворительных организаций. В России есть множество таких организации, в частности Российский университет транспорта. В его программе образования есть дистанционное образование, которое помогает детям-инвалидам обучаться на одном уровне с нормальными детьми, получить любую из престижных профессий.

© Шигурова А. А.<sup>1</sup>

— магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта

### **Сравнительно-правовой анализ договора поставки и договора купли-продажи**

**Аннотация.** В настоящей статье затрагивается одна из наиболее актуальных в цивилистике проблем — проблема отграничения договора поставки от договора розничной купли-продажи. Отмечается, что большинство ученых-цивилистов являются сторонниками научного подхода, согласно которому, договор поставки является разновидностью договора купли-продажи. На основе сравнительного анализа положений действующего гражданского законодательства автором выявляются существенные особенности договора поставки, позволяющие отграничить его от договора купли-продажи, и указывающие на его самостоятельный характер. В заключении отмечается, что в настоящее время существует объективная необходимость качественного пересмотра положений действующего гражданского законодательства и выделения в Гражданском кодексе РФ норм о поставке в самостоятельную гл. 30.1 «Поставка».

**Ключевые слова:** договор; поставка; купля-продажа; предмет; обязанности поставщика; обязанности покупателя.

В отечественной цивилистике договор поставки традиционно рассматривается как разновидность договора купли-продажи, вместе с тем, анализ содержания действующей редакции Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) позволяет прийти к выводу, что существуют объективные основания рассматривать его в качестве самостоятельного вида договора, используемого при реализации товаров и услуг. Одним из таких оснований выступает дефиниция понятия договор поставки, закрепленная в ст. 506 ГК РФ, в которой отражены критерии, позволяющие рассматривать договор поставки в качестве самостоятельного вида договора, к их числу относятся: особенности субъектного состава и цель приобретения товара.

Представляется важным указать, что анализируемая статья содержит правовое положение, вызывающее острые дискуссии среди представителей цивилистической мысли «...в обусловленный срок или сроки...». В особенности, большие вопросы вызывает рациональность отнесения срока к числу существенных условий договора поставки. Анализ литературных источников свидетельствует о том, что по этому вопросу в цивилистике существует два противоположных подхода [1, с. 117; 2, с. 43].

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент В. В. Смирнова.

Кроме того, раскрывая предмет договора купли-продажи, выдающийся представитель цивилистической мысли О. С. Иоффе отмечает, что предмет договора купли-продажи должен отражаться в двух объектах — материальных и юридических». При этом к материальным объектам автор относит имущество, подлежащее продаже и выплачиваемые за него денежные средства, а к юридическим — индивидуальную волю продавца и покупателя, ограниченную законом, регулирующим эти правоотношения [3, с. 211]. Разделяя позицию О. С. Иоффе, М. И. Брагинский отмечает, что вытекающие из договора купли-продажи правоотношения содержат два вида объектов: действия обязанного субъекта и вещи, которые подлежат передаче [4, с. 224].

Предметом же договора поставки выступает товар, который характеризуется качеством, количеством, ассортиментом, комплектностью и ценой. Отсюда следует, что действия по передаче товара, выходят за пределы условий, характеризующих предмет договора поставки.

Необходимо отметить, что проблема соотношения договора поставки и договора купли-продажи — одна из важных проблем в цивилистике, являющаяся объектом научных дискуссий среди современных исследователей.

По мнению Д. В. Понеделко, в качестве отличий договора поставки от договора купли-продажи выступают следующие условия:

1. Одной из сторон в договоре поставки является поставщик (продавец), в качестве которого выступает изготовитель (производитель) товара или лицо, приобретающее его с целью последующей продажи. Иными словами, в некоторых случаях, поставщиком выступает лицо, осуществляющее предпринимательскую или иную деятельность, которая приносит доход, за исключением договора поставки товаров для государственных или муниципальных нужд.

2. В качестве покупателя, как правило, выступает лицо, приобретающее товар для целей, не связанных с личным, семейным и иным подобным использованием.

3. По договору поставки товар приобретается с целью использования в предпринимательской деятельности или для личного, семейного или домашнего использования, а также для государственных или муниципальных нужд.

4. В качестве предмета договора поставки выступает товар, который характеризуется наименованием, ассортиментом, качеством и страной происхождения. В ст. 506 ГК РФ не содержится прямого указания на то, что поставщик-продавец обязан передать товар в собственность покупателя, так как он может передаваться другой стороне не только в собственность, но и на праве хозяйственного ведения (ст. 294 ГК РФ) либо оперативного управления (ст. 296 ГК РФ). Для сравнения, следует указать, что договор оптовой купли-продажи устанавливает обязанность продавца передать товар только в собственность, поскольку, в конечном счете, он подлежит

отчуждению в собственность гражданина по договору розничной купли-продажи. Обозначенное условие является ключевым отличием договора поставки от договора купли-продажи [5, с. 169—170].

Принимая во внимание существующие в научной доктрине подходы, раскрывающие соотношение договора поставки и договора купли-продажи, представляется необходимым отметить, что мы разделяем точку зрения М. А. Филатовой, по мнению которой, договор поставки не является разновидностью договора купли-продажи [6, с. 9—10]. В качестве аргумента в подтверждение высказанной позиции автор приводит положения действующего гражданского законодательства, которые применяются к договору поставки и не применимы в отношении договора купли-продажи. К их числу относятся следующие нормы:

1. Согласно ст. 507 ГК РФ ответственность возлагается на сторону, которая получила предложение согласовать условия договора поставки, но не предприняла мер, направленных на их согласование и не уведомила другую сторону об отказе заключить договор в установленный законом или сторонами срок. Сторона, нарушившая обозначенные условия, обязана возместить убытки, вызванные уклонением от согласования условий договора;

2. Согласно ст. 524 ГК РФ сторона, понесшая убытки вследствие нарушения обязательств поставки другой стороной, вправе заключить договор с другим лицом, а также требовать возмещения убытков в виде разницы между установленной в договоре ценой и ценой по совершенной взамен сделке при условии разумности цены;

3. Правило об ответственном хранении товара покупателем (ст. 514 ГК РФ).

Проведенное исследование правовой природы договоров поставки и договора купли-продажи позволило выявить ряд существенных особенностей, говорящих о самостоятельном характере договора поставки. Приведенные обстоятельства свидетельствуют об объективной необходимости качественного пересмотра положений действующего гражданского законодательства и выделения в ГК РФ нормы о поставке в самостоятельную гл. 30.1 «Поставка».

### **Литература**

1. Витрянский, В. В. Договор купли-продажи и его отдельные виды. — М. : Статут, 2008.
2. Клейн, Н. И. Договор поставки // Законодательство и экономика. — 1997. — № 7—8.
3. Иоффе, О. С. Обязательственное право. — М. : Юридлит, 1975.
4. Брагинский, М. И. Договорное право: Общие положения / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — М., 2001.
5. Понеделко, Д. В. Специфика договора поставки, его отличие от иных видов договоров, используемых при реализации товаров и услуг // Вестник Томского государственного университета. — 2014. — № 384. — С. 167—171.
6. Филатова, М. А. Гражданско-правовое регулирование договора поставки : автореф. ... дис. канд. юрид. наук. — М., 2012.