

**ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«ВЕСТНИК ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»
№ 2 (38) — 2022**

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

Содержание

<i>Андрианов Э. К.</i> Обеспечение экономической безопасности России на современном этапе	4
<i>Асриян С. С.</i> Конституционно-правовой аспект содержания и охраны предпринимательской деятельности в России	8
<i>Афанасьева А. В.</i> Правовое обеспечение государственной и муниципальной поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства	12
<i>Белан И. В.</i> Зарубежный опыт признания сделок недействительными	16
<i>Волков О. О.</i> Фиктивное и преднамеренное банкротство	20
<i>Волкова Д. С.</i> Меры государственной поддержки предпринимательской деятельности в условиях пандемии COVID-19 по законодательству Российской Федерации	24
<i>Воронина Т. В.</i> Правовое регулирование транспортного налога в Российской Федерации и зарубежных странах	27
<i>Дустуев Д. М.</i> Правовое обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте	31
<i>Дустуев Д. М.</i> Прокурорский надзор на железнодорожном транспорте	36
<i>Жеканец Д. С.</i> Проблемы противодействия незаконному обороту оружия	40
<i>Зорина В. Е.</i> Актуальные проблемы самозанятости в Российской Федерации	43
<i>Малашенков Н. А.</i> Особенности морской перевозки груза	46
<i>Игловикова Н. Н.</i> Проблемы правового регулирования налогообложения юридических лиц	51
<i>Инапшба М. Р.</i> Особенности гражданско-правовой ответственности в случае авиакатастрофы	54
<i>Кабанова М. А.</i> Недобросовестная конкуренция в российском законодательстве	59
<i>Коцюба В. Д.</i> Возможность закрепления искусственного интеллекта в конституционном и трудовом праве	62
<i>Литвинов А. В.</i> Сделки с недвижимостью в коммерческом обороте	67
<i>Лопатина В. В.</i> Актуальные проблемы правового регулирования грузовых перевозок в Российской Федерации	72
<i>Лоцакова Е. А.</i> Проблемы и пути решения правового статуса Банка России	76
<i>Маликова Р. Р.</i> Актуальные проблемы правового регулирования банковской системы Российской Федерации	79
<i>Мезенцева А. И.</i> Правовые аспекты регулирования ценообразования в системе финансовой политики государства	82
<i>Мельникова М. А.</i> Развитие торгового права в советский период	87
<i>Мурза Д. С.</i> Реформа французского законодательства о банкротстве и возможности ее применения в отечественной практике	91
<i>Никулина В. П.</i> Коррупционная составляющая в рамках нарушения принципов контрактной системы в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд	95
<i>Новикова Д. Д.</i> Деловая репутация корпорации как особый вид неимущественных прав юридического лица	99
<i>Пивоваров Г. В.</i> Способы образования холдингов в Российской Федерации	104
<i>Ракова И. О.</i> Правовое регулирование перевозки домашних животных воздушным транспортом	106
<i>Рыленкова М. А.</i> Имущественные иммунитеты в исполнительном производстве	113
<i>Смыслова И. Е.</i> История развития правового регулирования банковской системы в России	117

<i>Стогний М. А.</i> Основные направления правового обеспечения государственной семейной политики в Российской Федерации	121
<i>Талыбова Ч. В.</i> Возмещение имущественного вреда при осуществлении государственного контроля (надзора).....	124
<i>Трубицина А. В.</i> Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности правовыми средствами в современных реалиях.....	130
<i>Угольников И. А.</i> Особенности электронного голосования: политико-правовой аспект.....	137
<i>Фесенко Н. А.</i> Проблемы привлечения к административной ответственности субъектов предпринимательской деятельности.....	142
<i>Фесенко Н. А.</i> Проблемы привлечения к уголовной ответственности в предпринимательской деятельности.....	145
<i>Филин А. Г.</i> Правовое обеспечение деятельности малого и среднего предпринимательства в транспортной сфере.....	147
<i>Филин А. Г.</i> Правовое положение субъектов малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации	151
<i>Фролов Г. А.</i> Правовая основа и цифровизация международных железнодорожных перевозок.....	154
<i>Чаркина М. В.</i> Проблемы страхования пассажиров и багажа по договору перевозки легковым такси.....	157
<i>Чекмарева С. В.</i> Особенности договора воздушной перевозки грузов.....	161
<i>Чеснокова Д. А.</i> Актуальные проблемы регулирования кредитного договора.....	165
<i>Чудиновских Л. А.</i> Основные формы подтверждения соответствия при сертификации товаров, работ и услуг.....	167
<i>Штырбу Е. А.</i> Правовое регулирование криптовалют в Российской Федерации	171
<i>Юлгушев Р. Р.</i> Правовое положение ассоциаций и союзов.....	173
<i>Кунгурина А. Ю.</i> Защита прав на железнодорожном транспорте	177

© Андрианов Э. К.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
edik.andrianov.00@mail.ru

Обеспечение экономической безопасности России на современном этапе

Аннотация. В данной статье рассмотрены вопросы обеспечения национальной экономической безопасности, которые имеют актуальное значение, являясь предметом оживленных дискуссий на самом высоком уровне; сущность проблемы обеспечения экономической безопасности России, а также выявлены актуальные причины их образования. В статье сделан вывод: экономическая безопасность — защищенность жизненно важных интересов личности, общества и государства в экономической сфере от различных, как внутренних, так и внешних угроз.

Ключевые слова: экономическая безопасность, национальная безопасность, государство, проблемы, причины.

Национальная безопасностью это такое состояние внешней среды, которое дает возможность поддержания нормального функционирования всего государства, сохранения его суверенитета и территориальной целостности, а также способность государства реализовывать меры, которые направлены, как на ликвидацию опасностей и угроз, так и на защиту интересов каждого человека и государства в целом. Экономическая безопасность основа национальной безопасности любой страны и способность адекватно реагировать на дестабилизирующее воздействие экономических, политических, военных, демографических, информационных и других факторов. Особая роль принадлежит экономической безопасности и довольно-таки важному ее региональному аспекту. В государственной политике по обеспечению национальной безопасности отведена роль и место каждого из регионов в контексте достижения общегосударственных интересов. И наоборот, сугубо региональные факторы составляют в итоге совокупность дестабилизирующих факторов для всей страны [Указы Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»; от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года»].

Потребность в безопасности или устранении нежелательного воздействия, которое ведет к кардинальным деформациям, представляет собой одну из основных потребностей, как индивидуума, так и общества в целом. В современных условиях нарастает необходимость в безопасности. При нарушении ее может возникать ряд негативных явлений не только для индивидуума, но также и для всего государства в целом.

В течение продолжительного периода времени в качестве основного приоритета национальной безопасности выступало предотвращение внешнего вмешательства и защита государственного суверенитета. На современном этапе развития понимание национальной безопасности вышло на принципиально иной уровень, а научно-технический прогресс коренным образом изменил суть и способы самой военной агрессии.

В современных условиях уровень национальной безопасности все более зависит не от развития военно-промышленного комплекса как такового, а от несколько иных факторов, таких как, в первую очередь:

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

- уровень развития экономической системы;
- уровень жизни населения (от которого во многом зависит социальная стабильность);
- уровень развития социальной инфраструктуры;
- объем ВВП.

Также, следует учитывать, что современные угрозы национальной безопасности сменили акцент в сторону терроризма, экологических проблем, межкультурных конфликтов, экономических спадов.

Национальная экономическая безопасность является основным составным элементом национальной безопасности. Под влиянием глобализации и интеграции мировой экономики значение экономической безопасности в современных условиях лишь усиливается.

Национальная экономическая безопасность — это, по сути, режим функционирования национальной экономики, который дает возможность поддержания приемлемых условий жизнедеятельности населения. Речь идет, в первую очередь, о качестве жизни, обеспечении экономическими ресурсами в объеме, необходимом для обеспечения устойчивых темпов экономического роста.

Национальная экономическая безопасность основывается на следующих основных принципах:

- независимость национальной экономики. По причине все растущей интеграции национальных экономик в мировую. Этот принцип может быть выполнен лишь относительно. Именно поэтому, со стороны государства основная задача состоит в том, чтобы сформировать такой уровень развития национальной экономики, который даст возможность занять стране конкурентные и равноправные позиции в мировой экономике;

- стабильность национальной экономики. Государству следует создать условия для устойчивого роста национальной экономики, минимизировав, при этом, социальные потрясения, а также предотвратить усиление роли криминальных структур;

- устойчивые темпы роста национальной экономики. В современных условиях лишь стабильный, устойчивый рост может обеспечить достойный уровень экономической безопасности (который включает как технологическое усовершенствование производства, так и рост интеллектуального капитала)

Таким образом, обязательным условием экономической безопасности любой страны является то, что она должна быть построена на принципах экономической независимости, стабильности и роста национальной экономики [Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года (утверждена Указом Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537)].

Концепция национальной безопасности Российской Федерации — это нормативный правовой акт, закрепляющий основные аспекты национальной безопасности, в том числе и экономической. Концепция национальной безопасности РФ собой представляет систему основных положений, которые направлены на обеспечение во всех сферах жизнедеятельности безопасности личности, государства и общества от внутренних и внешних угроз. В данном документе четко определено, что под национальной безопасностью РФ следует понимать безопасность ее многонационального народа, который является носителем суверенитета, а также единственным источником власти.

Основные задачи национальной экономической безопасности следующие:

- выявление внутренних и внешних угроз и прогнозирование их появления;
- разработка и реализация мероприятий по минимизации влияния внешних и внутренних угроз;
- защита территориальной целостности и суверенитета РФ;

- разработка и реализация экономической политики, основной акцент которой направлен на активизацию экономического роста;
- создание условий для научно-технологической независимости;
- повышение эффективности государственного управления;
- обеспечение безопасности человека и гражданина, а также его прав и свобод;
- поддержание баланса межнациональных отношений;
- создание условий соблюдения законодательства;
- формирование партнерских отношений с другими странами на взаимовыгодной основе;
- поддержка военного потенциала страны;
- решение экологических проблем;
- интеграция национальной экономики в мировое экономическое сообщество;
- защита интересов отечественных производителей на мировых рынках;
- укрепление финансово-кредитной независимости РФ;
- повышение эффективности государственного регулирования иностранных компаний, которые ведут свою деятельность на территории России;
- создание эффективного правового поля для деятельности субъектов хозяйствования;
- вывод национальной экономики из кризиса.

Основа национальной безопасности — это национальные интересы, которые выражаются в совокупности взаимосвязанных и уравновешенных между собой интересов индивидуума, общества и государства.

Для выявления проблем обеспечения безопасности в первую очередь, следует выделить те уровни, на которых рассматриваются данные проблемы.

К первому уровню относится глобальная экономическая безопасность. Для нее характерна уязвимость экономической системы РФ перед вызовами и угрозами глобальной экономики со стороны других стран по всему периметру границ. Данный уровень иногда еще называют внешней или международной безопасностью. Однако термин «глобальная экономическая безопасность», на наш взгляд, наиболее точно отражает суть.

Ко второму уровню следует отнести региональную безопасность, включающую, в свою очередь, по мнению ряда специалистов, три-четыре условных пояса. Таким образом, следует выделить Южный, Западный, Северокавказский, а также Дальневосточный пояса.

К третьему уровню следует отнести внутреннюю безопасность всех субъектов федерации, всех элементов, хозяйственных организаций. То есть, другими словами, сюда относится в целом вся система вертикальных (центр, субъекты федерации, а также хозяйствующие субъекты) и горизонтальных связей.

Говоря о наиболее характерных особенностях национальной экономической безопасности России, следует отдельно отметить и тот факт, что при гораздо более высоких показателях, в сравнении, к примеру, с США, Европейским союзом, Китаем или Японией по размеру территории, природным богатствам, добыче газа, нефти, лесным ресурсам в РФ несоизмеримо меньший объем ВВП страны, а тем более показатель ВВП на душу населения.

Также стоит отметить, что у России по-прежнему остаются весьма скромными занимаемые позиции в экспорте конкурентоспособной продукции с высоким уровнем прибавочной стоимости, в первую очередь, обрабатывающих отраслей. Уровень качества жизни также заметно отстает от ряда развитых стран мира.

Можно с уверенностью утверждать, что огромная территория, чрезвычайно богатая природными ресурсами могла бы способствовать гораздо большей экономической от-

даче, тем не менее, к сожалению, такого не происходит, невзирая на значительные финансовые резервы, которые были накоплены в последние годы.

Следующий вывод, который можно сделать: в системе обеспечения внутренней безопасности искажены законы гармоничного развития, а также нарушены принципы справедливого распределения доходов, что порождает проблему имущественного расслоения населения.

Одной из наиболее злободневных проблем остается вопрос внедрения конкурентоспособных передовых технологий.

По оценке специалистов, в России наибольший потенциал принадлежит ресурсодобывающим отраслям. По отношению к последним обрабатывающие и перерабатывающие сектора терпят значительное отставание. Хотя заметный производственный прирост дают транспорт и связь, в то время как ключевой потребитель новаций — машиностроение — остается на прежнем, относительно низком уровне.

Национальная экономическая безопасность органически включена в систему государственной безопасности наряду с такими ее компонентами, как обеспечение обороноспособности страны, защита от экологических катастроф, поддержание стабильного мира в обществе, внутренних и внешних угроз.

Экономическая безопасность — это, в первую очередь, защищенность жизненно важных интересов личности, общества и государства в экономической сфере от различных, как внутренних, так и внешних угроз.

Можно выделить следующие основные угрозы экономической безопасности России:

- ослабление научно-технического и технологического потенциала;
- промышленный спад и дезинтеграция экономики;
- невысокая деловая активность и инвестиционная привлекательность;
- социальное неравенство и имущественное расслоение общества;
- высокий уровень безработицы;
- тенезация экономики;
- традиционно высокий уровень коррупции;
- значительные, постоянно растущие диспропорции социально-экономического развития различных регионов.

Предотвращение или смягчение последствий действий угроз экономической безопасности РФ требует выявления и непрерывного мониторинга факторов, которые подрывают устойчивость социально-экономической системы государства.

Вопросам безопасности уделяется все большее внимание в российском обществе, причем как на высшем уровне, так и на уровне отдельных организаций и институтов. Представляется, что, в конечном счете, это приведет к заметному улучшению состояния национальной экономической безопасности.

© Асриян С. С.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
asriyan.sofya@mail.ru

Конституционно-правовой аспект содержания и охраны предпринимательской деятельности в России

Аннотация. На основе конституционно-правового аспекта в статье раскрывается содержание предпринимательской деятельности, как основного экономического права личности. Анализируются проблемы охраны имущественных прав предпринимателей, предлагаются пути их решения и дается развернутая оценка характера реализации данного права по законодательству Российской Федерации.

Ключевые слова: содержание предпринимательства в России; охрана предпринимательской деятельности; экономические права граждан.

В последние годы значительно увеличилось количество индивидуальных предпринимателей, что повлекло за собой отток работников с государственных должностей. Это может говорить как о самостоятельной устойчивости и уверенности граждан, так и о качественном обеспечении сферы предпринимательства. Но кроме положительных показателей, данная ситуация привела к увеличению конкуренции и обходу законодательства со стороны предпринимателей, для более выигрышного положения на рынке труда. Решение видится через усиление защиты предпринимательства как для представления экономики страны (макро-уровень), так и внутри данной сферы (микро-уровень) между самими предпринимателями.

Кроме всего прочего, актуальность данной темы обусловлена тем, что в связи с упадком спроса на работу в государственных структурах, среди населения возросло желание работать на себя, но, из-за нехватки знаний в нормативной базе страны, они вынуждены ежедневно обращаться к юристам для разрешения разного рода коллизий, которые можно было бы избежать при должном изучении основных законов. Данную проблему можно решить благодаря более конкретному и доступному для понимания толкованию норм права и обеспечению улучшения знаний у каждого жителя страны, желающего зарегистрировать ИП.

Целью настоящего исследования является: изучение норм российского законодательства и выработка комплексного научного представления о защите и содержании предпринимательства в современной России.

Для достижения указанной цели в работе поставлены следующие задачи:

- 1) дать понятие правового статуса предпринимателя;
- 2) изучить содержание предпринимательской деятельности;
- 3) выявить основания конституционно-правовой охраны предпринимательской деятельности в России;
- 4) выработать предложения по совершенствованию законодательной базы в области предпринимательства.

Предметом исследования является законодательство Российской Федерации в области регулирования охраны предпринимательской деятельности, научные труды, а также практика их применения.

Объектом исследования являются отношения, складывающиеся между предпринимателем и государством.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Е. И. Кобзева**.

Научная новизна исследования обусловлена его актуальностью и заключается в комплексности анализа проблем правового регулирования отношений, возникающих как между предпринимателями, так и при участии государства с момента их возникновения и до прекращения, порядка привлечения указанных лиц к ответственности, а также выработке предложений по разрешению выявленных проблем.

Необходимо отметить, что термин «предприниматель» достаточно часто используется в законодательстве, в научной литературе и практической деятельности. Под предпринимательством стоит понимать деятельность дееспособного гражданина, которая осуществляется на свой риск и направлена на систематическое получение прибыли через совершение установленных законом действий. Обобщая вышесказанное, можно процитировать большой экономический словарь (под общ. ред. А. Н. Азрилияна) [1, стр. 469], который отмечает, что «предприниматель — лицо, которое занимается предпринимательской деятельностью, изыскивает средства для организации предприятия и тем самым берет на себя предпринимательский риск. Предпринимательская инициатива — форма управления производством и сбытом, включающая выработку новых конкурентоспособных идей, как перманентный процесс, оперативное внедрение наиболее плодотворных идей и организацию системы мероприятий по максимально быстрому и эффективному сбыту новой продукции, полученной по новой технологии».

История развития предпринимательства в России проистекало с рядом сложностей, но и по сей день, необходим ряд доработок для разрешения многочисленных законодательных противоречий.

Огромный вклад в исследование предпринимательства сделал И. Т. Посошков, который в 1724 г. издал свой труд под названием «Книга о скудости и богатстве» [2]. Эта работа знаменовала собой закрепление статуса индивидуального предпринимателя в качестве важнейшего условия социального и экономического благосостояния, а так же развития, как всего государства, так и отдельно взятых граждан.

С тех времен многие авторы сходятся во мнении, которое выразил в своих работах Й. Шумпетер, что единственной причиной улучшения состояния экономики в стране является массовое образование все большего числа предпринимателей [3]. Ведь действительно, соединяя в себе нетрадиционный и свежий взгляд на проблемы, имея инициативность и новаторские идеи, предприниматели способствуют росту производства товаров, услуг, повышению эффективности каждого отдельного человека, увеличивая предложения, тем самым усиливая спрос на свою продукцию.

Значительную динамику общества, развитие сознания населения можно проследить по тому, как меняется отраслевое законодательство, продолжающее основополагающие постулаты Конституции, которая в свою очередь является первым источником цепи законодательных актов. Рассматривая правовую базу с позиции метода дедукции, можно заметить, как основной закон государства со временем все более конкретизируется в локальных актах и становится шире благодаря регламентации извне.

За реформаторские годы право России относительно института предпринимательства претерпело ряд изменений, что отразилось как в законодательной базе, так и в научной и учебной литературе. Если изначально разъяснение термина «предпринимательства» ограничивалось определением самостоятельной деятельности, направленной на получение прибыли, то на данный момент в ст. 2 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) представлено расширенное толкование. Предпринимательство представляется как «самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выражения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке».

Анализируя нормы Конституции, можно сделать вывод о наиболее важных статьях для предпринимателя, а именно ст. 34 и 35 Конституции, в которых закрепляется пра-

во на свободное использование своих способностей и имущества в собственности, а также владение, пользование и распоряжение им как самостоятельно, так и совместно с кем-либо.

В качестве стимулирования предпринимательской деятельности и защиты имущественного права предпринимателя служит ст. 53 Конституции, закрепляющая обязанность возмещения со стороны государства вреда, причиненного незаконными действиями (бездействием) органов власти или их должностными лицами.

Большинство положений конституционного права на предпринимательство заложила правовая основа советского периода, правопреемником которого является Россия. В связи с быстрым темпом развития общества, на данный момент времени остались недоработанными статьи, не соответствующие объективной реальности. Законодателю следует обратить внимание на это для развития экономики страны как во вне, так и внутри государства.

Так, например, в ст. 34 Конституции закреплено положение, по которому предпринимательская деятельность представляется разновидностью экономической. Но, если обратить внимание на определение, которое дано в ГК РФ выше, можно заметить, что данная характеристика не была отражена полноценно в статье. В связи с этим могут возникнуть правовые коллизии из-за свободного понимания норм, закрепляющих основное понятие индивидуального предпринимателя, позволяя каждому самостоятельно производить толкование нормы в своих интересах [4, стр. 13—14]. Предлагается провести строгое соответствие между всеми законодательными актами для достижения единого понимания основополагающих начал индивидуальной деятельности предпринимателя.

В значительной степени показательным условием уровня развития государства является защита прав и свобод субъектов правоотношения, которые находятся под его покровительством. В отношении предпринимательства, Конституционная защита дает не только уверенность в своих силах и в правовой охране, но и понимание своего стабильного положения вне зависимости от обстановки на мировом рынке, что может происходить посредством запрета со стороны государства принимать законы, умаляющие содержание права на предпринимательскую деятельность.

Благоприятной средой предпринимательства является свобода экономической деятельности, закрепленная в ст. 8 Конституции, определяя тем самым развитие экономики России по рыночному принципу, что включает в себя: свободу многообразия форм собственности при защите частной и разного вида конкуренцию, обеспечивая многообразие предложений на рынке спроса.

Конституция и ее принципы — являются началом для любого законодательного акта, в связи с чем, так важно всегда иметь единый и нерушимый закон. В случае принятия закона, противоречащего и нарушающего положения Конституции, предприниматель, как и другой субъект правоотношения, может обратиться в Конституционный суд не только для оспаривания, но и для защиты своих прав и свобод, что вытекает из положений ст. 125 Конституции.

Достижение благополучия и реализаций целей правового регулирования на основах Конституции можно посредством через ее средства и механизмы, представляющие собой пласт конституционных гарантий. В нашей стране они могут быть выражены через три уровня, где каждому соответствует определенный набор ответственности. Рассматривая от общего к частному, следует начать с первого уровня — государственные гарантии прав и свобод. На этом уровне происходит реализация политики государства в социальном и экономическом направлении, принимаются нормативные акты, закрепляющие демократический и правовой механизм влияния власти на институт предпринимательства, а так же создаются условия для развития предпринимательства через различные субсидии, льготы и гранты.

На втором уровне находятся гарантии, отражение которых можно непосредственно проследить в статьях Конституции. Это положение ст. 33, 46—54, которые провозглашают защиту своих прав и свобод через суд, возможность получать квалифицированную юридическую помощь, как при самостоятельном обращении, так и коллективном, что не обделяет юридических лиц в таком положении.

Из предыдущего вытекает один из показателей демократичности государства — возможность человека обращаться самостоятельно для защиты своих прав и свобод. Для таких целей было создано многочисленное количество профсоюзов, правозащитных и общественных организаций, но и никто не лишен права обращаться к средствам массовой информации, что становится только актуальнее с годами и приобретает все больший вес в массах.

К сожалению, большое количество неудач в применении права связано с отсутствием единой комплексной системы понимания тех или иных норм. При введении правок в законопроекты необходимо проводить изменения одновременно во всех законодательных актах, давая единое определение и методы применения, во избежание создания пробелов, которые в дальнейшем послужат лазейкой для правонарушителей.

Подводя итог всему вышесказанному, следует отметить, что на данный момент времени в Конституция РФ уже содержится нужный набор критериев, которые дают характеристику и представляют полноценную картину российской экономики, но учитывая выявленные ошибки, следует обратить внимание и в дальнейшем осуществить изменение, доработав законодательство относительно народного хозяйства всего государства, начиная с основного закона и заканчивая юридической литературой на данную проблематику.

Таким образом, охрана положения предпринимателей на Конституционно-правовом уровне — это гарантия и обязанность государства в беспрепятственном осуществлении предпринимательской деятельности, обеспечивая развитие экономической системы в стране с помощью правовых механизмов и деятельности правовых структур.

Конституция выступает начальным звеном и основным гарантом прав и свобод человека, воздействует как на безопасность личности, так и на достижение общественно-социальных и экономических целей, как для общества, так и для всего государства.

Литература

1. Большой экономический словарь / под редакцией А. Н. Азрилияна. — 5-е изд. доп и перераб. — Москва : Институт новой экономики, 2002.
2. Посошков, И. Т. Книга о скудости и богатстве и другие сочинения / под редакцией Б. Б. Кафенгауза. — Москва : Академия наук СССР, 1951.
3. Шумпетер, Й. Теория экономического развития (исследования предпринимательской прибыли, капитала, кредита и цикла конъюнктуры). — Москва, 1982.
4. Павлушина, А. А. Правовое регулирование рыночных отношений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Саратов, 1994.

© Афанасьева А. В.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
afanasievaalena@mail.ru

Правовое обеспечение государственной и муниципальной поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства

Аннотация. В статье рассмотрены основные проблемы, с которыми сталкивается развитие малого бизнеса в условиях пандемии COVID-19-21, отражены направления и механизмы адаптации малого бизнеса в России к изменяющейся структуре рынков, а также определены меры господдержки сектора малого и среднего предпринимательства.

Ключевые слова: бизнес; малое предпринимательство; среднее предпринимательство; пандемия; государственная поддержка.

В текущих условиях ослабления рубля, увеличения санкций, падения реальных доходов населения, большинство граждан опасаются открывать или расширять свой малый бизнес, так как не уверены, что в обозримом будущем смогут бизнес поддерживать и не станут банкротами. Одной из главных проблем в развитии малого бизнеса остается низкий уровень благосостояния населения страны. Кроме того проблемой, в значительной степени, влияющей на состояние малого бизнеса являются административные барьеры. Также высокие страховые взносы, да и в целом уровень налоговой нагрузки заставляют малый бизнес «уводить в тень» свои доходы, выплачивая «серые зарплаты» и декларируя только часть прибыли.

В 2020 г. Минэкономразвития было принято решение об индексации коэффициентов-дефляторов, итогом принятого решения стало увеличение выплат по единому вмененному доходу, патентной системе и торговому сбору почти на 5%. В 2021 г. режим ЕНВД был и вовсе отменен, а вопрос выиграл от этого малый бизнес или, наоборот, пострадал, до сих пор остается открытым.

Одним из важнейших аспектов развития малого бизнеса является государственная поддержка. По сути своей, малый бизнес должен государством всячески поддерживаться, однако текущая ситуация говорит об обратном процессе. В период с 2017 по 2021 гг. объем плановой государственной поддержки снизился с 20 млрд руб. до 11 млрд руб.

Снижение покупательской способности населения — еще одна проблема, которая стоит на пути развития малого бизнеса. Согласно опросу, проведенному Альфа-Банком среди 4000 представителей малого бизнеса, 82% респондентов отметили, что количество клиентов и средний чек в последние годы заметно снизились, что закономерно отражается на выручке самих предприятий. Лишний раз подтверждает данную проблему статистика кредитования: на 1 января 2021 г. уровень закредитованности россиян составляет 11,7%, что является историческим рекордом.

Россияне все чаще берут кредиты и микрозаймы, осуществляя большинство своих покупок в кредит. Отсутствие выгодных механизмов кредитования ввиду усложнения залоговой и поручительской политики — еще один фактор, мешающий развитию малого бизнеса. При этом в России работают различные программы льготного кредитования малого бизнеса, которые должны расширять их возможности. Однако на практике получение денежных средств усложнено различными формальностями, к примеру, банк имеет право отказать заемщику, если его предприятие не соответствует хотя бы

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская**

одному формальному параметру программы господдержки. Так если ОКВЭД предприятия не включен в такую программу, то предприятие получит отказ. Также встречаются ситуации, когда предприятие имеет кредитные счета в разных банках и не желает закрывать их, чтобы получить кредит в определенном банке — данный факт тоже может служить причиной отказа.

Все вышеперечисленные факторы оказывают давление на желающих развиваться в данном сегменте, кроме того, существенно влияют на статистику изменения числа малых предприятий, увеличения барьеров для вхождения в сегмент или расширения бизнеса. Однако в современных условиях одним из самых масштабных негативных факторов остается пандемия COVID-19-21, которая ударила по малым предприятиям неожиданно и беспощадно. По окончании 2021 г. и в начале 2022 г., когда коронавирусные ограничения уже не так внезапны, как были в 2020 г., проблемы, с которыми столкнулся на заре эпидемии малый бизнес остаются.

Конечно, нельзя не отметить тот факт, что некоторые компании, сумевшие вовремя, хотя были вынуждены приспособиться к новым условиям, получили стимул к развитию выстроив новую бизнес-модель в онлайн, отойдя от офисной рутины, снизили издержки на арендную плату и сопутствующие расходы. Другие компании использовали свои возможности в новых нишах, например, в организации доставки продуктов питания, на которые увеличился в тот период спрос. Гибкость и диверсификация помогали небольшой части субъектов малого предпринимательства в кризисный период. Примером также стали некоторые туристические агентства, которые смогли удержаться на плаву благодаря созданию туров внутри страны и развития внутренних направлений. Другие компании, к примеру, решили заняться строительством собственных объектов отдыха и турбаз, что позволило расширить базу оказываемых услуг. Все это дает полное право сделать вывод, что это правильный и своевременный подход.

Тем же, кому не удалось найти свободную нишу, выстроить новую модель ведения бизнеса или просто перестроиться Российское правительство оказывает помощь, но в первую очередь, выделяя приоритетные направления: сельское хозяйство, фермерство (производство и переработка мяса, молочной продукции, овощей). Так при поддержке Минсельхоза России запущен сервис информационной поддержки агропромышленников, где размещена информация об открытых конкурсных наборах на гранты для развития сельского туризма в размере, не превышающем 10 млн руб., с ограничениями, включающими целевое использование денежных средств на туристическое оборудование, строительство и ремонт помещений для размещения туристов. Кроме того предложены конкурсные наборы на гранты «Агропрогресс» в размере до 30 млн руб., с ограничениями на использование денежных средств только на наращивание производственной базы и грант «Агростартап» в размере до 5 млн руб., предназначенный для индивидуальных предпринимателей, крестьянско-фермерских хозяйств и грант на развитие семейной фермы в размере до 30 млн руб. Для дальнейшего развития агробизнеса на Дальнем Востоке размер сельскохозяйственных грантов увеличен с 60 до 70%, часть остальных затрат также можно компенсировать за счет бюджета.

С учетом сложившейся ситуации для экспортеров упрощена процедура подачи форм на федеральные субсидии по принципу «одного окна», включающая оформление арендных площадей и оборудования, регистрационные сборы, подтверждение нулевого НДС, сертификат свободной продажи, участие в международной выставке. Российский экспортный центр, занимающийся развитием несырьевого экспорта, поддерживает российских предпринимателей в международных ярмарках и выставках. Так субъекту малого и среднего предпринимательства возмещают до 700 тыс. руб. за участие в международных ярмарках и выставках, крупной компании до 2 млн руб. Количество

мероприятий, в котором могут принимать участия предприятия, ограничено — до трех мероприятий в год.

Однако в условиях распространения коронавирусной инфекции говорить о полном восстановлении в сегменте малого предпринимательства не приходится. Оказываемые меры поддержки не всегда достаточно эффективны, а порой и бесполезны.

Анализ мониторинга «Оценки состояния бизнеса и эффективности мер государственной поддержки», проведенный среди 5000 владельцев и руководителей предприятий малого бизнеса позволил выделить наиболее оптимальные и возможные меры поддержки предприятий малого бизнеса, среди которых: снижение налоговой ставки; государственная поддержка бизнеса посредством финансовых возмещений за участие в международных ярмарках и выставках; расширение информационно-правовой поддержки.

На сегодняшний день, в качестве наиболее значимых кредитно-финансовых мер поддержки малого и среднего бизнеса, разработанных Правительством РФ и Банком России, можно выделить три программы:

— антикризисная, программа запущена в связи с пандемией для предпринимателей, работающих в отраслях, требующих поддержки в условиях введения ограничительных мер. Программа позволяет предприятиям и индивидуальным предпринимателям до 31 марта текущего года включительно оформлять кредиты на любые цели, в том числе на рефинансирование ранее полученных кредитов, по ставке до 8,5%, при условии получения независимой гарантии АО «Корпорация». Включение индивидуального предпринимателя или предприятия в Единый реестр субъектов малого и среднего предпринимательства является обязательным условием участия в программе. Общий объем льготного кредитования по антикризисной программе составляет 60 млрд. руб. Банк России рекомендует уточнять информацию о возможности получения соответствующего кредита непосредственно в выбранном банке;

— инвестиционная, программу реализовывают Банк России и Корпорация малого и среднего предпринимательства. Согласно размещенной на их официальных сайтах информации программа позволит среднему бизнесу получать инвестиционные кредиты по ставке до 13,5%, малому и микробизнесу до 15%. Максимальный суммарный объем кредитования составит 335 млрд руб. Подробные условия программы пока не опубликованы, поэтому необходимо следить за информацией на сайтах регулятора и корпорации;

— оборотного кредитования, программа реализуется непосредственно Банком России. По такой программе средние предприятия смогут получить оборотные кредиты со ставкой не выше 13,5%, малые не выше 15%. Срок действия программы до 30 декабря 2022 г., общий объем кредитования составит 340 млрд руб. Когда начнется реализация и какие банки будут участниками программы, пока не уточняется.

Среди нефинансовых мер поддержки нельзя не упомянуть установленный постановлением Правительства РФ от 10 марта 2022 г. № 336 мораторий на проведение в 2022 г. плановых проверок бизнеса, в том числе малого и среднего, как предусмотрено ст. 26.2 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ, за исключением мероприятий в рамках:

— санитарно-эпидемиологического контроля объектов, отнесенных к категории чрезвычайно высокого риска: детских садов, школ, детских лагерей и других организуемых отдыха и оздоровление детей учреждений, отвечающих за питание детей предприятий, родильных домов и перинатальных центров, организаций, предоставляющих социальные услуги с обеспечением проживания, предприятий, осуществляющих деятельность по водоподготовке и водоснабжению;

— государственного пожарного надзора в отношении таких отнесенных к категории чрезвычайно высокого и высокого риска объектов, как организации, обеспечивающие

реализацию дошкольного и общего образования, отдых и оздоровление детей, роддома, перинатальные центры, учреждения, предоставляющие социальные услуги с обеспечением проживания;

— государственного надзора в области промышленной безопасности в отношении производственных объектов, отнесенных к II классу опасности;

— государственного ветеринарного контроля в отношении деятельности по содержанию, разведению и убою свиней.

Развитие сектора малого бизнеса, по мнению многих ученых и экономистов, является инвестицией государства в улучшение экономической составляющей страны. Для развития этого сегмента необходимо решать системные проблемы, которые существуют в этой сфере: налоговая и административная нагрузка; отсутствие работающих на практике реальных систем расширения кредитования; борьба с падением покупательской способности населения.

© Белан И. В.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
email: ira.belan.98@inbox.ru

Зарубежный опыт признания сделок недействительными

Аннотация. Настоящая статья посвящена исследованию опыта зарубежных стран в отношении составов недействительных сделок, среди которых автором статьи исследуется законодательство экономически развитых стран. В данной статье рассматриваются государства с разным правовым регулированием недействительных сделок и наличием особенностей, присущих отдельным положениям анализируемых нормативно-правовых актов. Отсутствие комплексных сравнительно-правовых исследований в области составов недействительных сделок, закрепленных в Гражданском кодексе Российской Федерации, с отдельными правовыми юрисдикциями свидетельствует, с одной стороны, об актуальности проблемы, а, с другой стороны, о ее неразработанности.

Ключевые слова: недействительность сделок; договор; законность; оспоримая сделка; ничтожная сделка; зарубежное законодательство.

Учитывая современное состояние теории недействительных сделок в отечественной науке и правоприменительной практике, необходимо признать, что остается много нерешенных вопросов. Все это требует проведения исследований по вопросам недействительности юридических сделок и формулирования научно обоснованных практических рекомендаций в этой области для законодателей и правоохранительных органов. В этой связи важен зарубежный опыт правового регулирования института недействительности сделок, который в данной работе будет осуществлен на примере таких стран, как Франция, Германия, Австрия.

Так, во Французском гражданском кодексе (ФГК) есть отдельная статья, в которой собраны условия, при соблюдении которых сделка будет считаться действительной. Таковыми, согласно ст. 1108 ФГК, признаются: согласие стороны, принимающей на себя обязательство, юридическая способность стороны заключить соглашение, наличие определенного предмета, составляющего содержание обязательства, наличие законного основания в обязательстве. В целом, условия действительности сделок в России и во Франции схожи независимо от перевода с французского языка текста ФГК. Очень похожи условия о способности сторон к заключению сделок в российском и во французском законодательствах, поскольку в обоих случаях имеются практически одинаковые запреты для определенных лиц заключать сделки. Существует немало точек соприкосновения и в условиях о законности совершаемых сторонами сделки действий, о воле и волеизъявлении сторон, о получении согласия лиц на совершение сделки. Однако имеются и серьезные отличия. Например, в ФГК не обозначено такое условие действительности сделки, как соблюдение ее формы, в то время как российское законодательство прямо указывает на необходимость соблюдения формы сделки как на условие действительности (ст. 158 ГК РФ) и на недействительность сделки как на последствие несоблюдения этого условия (п. 2 ст. 162, п. 2 и 3 ст. 163 ГК РФ).

Также, в ФГК предусмотрены такие условия действительности сделки как наличие определенного предмета, составляющего основу обязательства, и законное основание обязательства в то время как в ГК РФ предусмотрено условие о законности содержания сделки. Таким образом, два условия в ФГК находят свое отражение в виде одного це-

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

лостного условия в ГК РФ. Это объясняется тем, что ФГК, по сути, устанавливает возможность совершения лишь каузальных сделок, имеющих четкую правовую цель и четкое правовое основание, поэтому условия о предмете (или цели) сделок и о законном основании сделок разграничиваются. ГК РФ отталкивается от возможности совершения как каузальных, так и абстрактных сделок, поэтому в нем сказано лишь о законности всего соглашения в целом.

Можно также сказать о некоторых важных нюансах ФГК относительно юридической способности лица заключать сделки. Одним из них является правило ст. 1125-1 ФГК, согласно которому лица, исполняющие обязанности или занимающие должность в учреждении для престарелых или в психиатрическом лечебном учреждении не вправе заключать сделки с лицами, находящимися под присмотром в этих учреждениях. Запрет касается сделок, в которых предметом выступает имущество этих лиц, а также права на это имущество, и распространяется на всех родственников лиц, которым адресован запрет. Конечно, с одной стороны, существенно ограничивается возможность заключения сделок для лиц, которые не являются недееспособными. Но с другой стороны, не стоит забывать, что людей в пожилом возрасте не так сложно обмануть, как более молодых. Доказать по каким-либо другим основаниям недействительность сделки будет достаточно трудно. На основании вышесказанного предполагается полезным введение похожего правила и в ГК РФ.

В Германском гражданском уложении (ГГУ), условиями действительности сделок являются: законность основания договоров, так как договоры, прямо нарушающие какие-либо предписания закона, признаются ничтожными (параграф 309 ГГУ), дееспособность сторон договора, (параграф 104 ГГУ), наличие волеизъявления сторон, точнее, внешнего выражения их воли, соблюдение формы сделки (параграф 125 ГГУ), соблюдение правил общественной нравственности, поскольку сделки, нарушающие правила общественной нравственности, являются ничтожными (параграф 138 ГГУ). ГГУ допускает корректировку принципа свободы договора с помощью уже упомянутых выше социально-этических критериев «доброй совести», «добрых нравов». В российском законодательстве, очевидно, этот термин заменен понятием «общественная нравственность». Как можно заметить, практически полностью условия действительности сделок в России совпадают с теми условиями, которые прописаны в законодательстве Германии, что неудивительно, ведь в работах дореволюционных и советских ученых немецкое законодательство считалось образцом для российского.

Однако имеются некоторые существенные различия. Во-первых, в ГГУ имеется интересное правило, содержащееся в параграфах 119—121 ГГУ, согласно которому лицо, чья воля была искажена его представителем, либо которое отказывалось выражать волю на совершение сделки, а представитель от его имени все равно заключил сделку, имеет право оспорить данную сделку в течение 30 лет. Это правило является своего рода гарантией соблюдения такого условия сделки как соответствие воли и волеизъявления. С учетом определенной адаптации эту норму можно было бы внести и в ГК РФ. Во-вторых, сравнив ГГУ и ГК РФ, нельзя не заметить наличие такого серьезного условия действительности сделок, как соответствие их общественной нравственности. К сожалению, далеко не всегда можно сразу понять, соответствует ли данная сделка основам общественной нравственности или нет.

В Австрийском гражданском уложении (АГУ) согласно параграфу 17, который именуется «О контрактах и юридических сделках вообще», выделяют три аспекта, которые раскрывают возможные причины недействительности сделок: дееспособность (навыки лиц); истинное согласие; возможность и разрешение. Дееспособность при совершении сделки раскрывается в следующих аспектах. Во-первых, она определяется ст. 865 АГУ как способность совершать действия и принимать решения при наличии совершеннолетнего возраста. При отсутствии дееспособности у взрослых, а также у несо-

вершеннолетних, юридические действия возможны только с согласия их уполномоченного представителя (п. 3 и 4 ст. 865 АГУ). При этом стоит отметить, что «Правовые действия несовершеннолетних до семи лет полностью недействительны». Во-вторых, еще одной особенностью наличия дееспособности является тот факт, что «Обещание, сделанное только в вашу пользу, может быть принято любым человеком» (п. 2 ст. 865 АГУ). Это означает наделение дееспособности качеством универсальности вне зависимости от личности субъекта гражданских отношений.

Второй аспект, по которому сделка может быть признана недействительной, заключается в критериях и условиях так называемого истинного согласия. Статья 869 АГУ наделяет согласие четырьмя критериями, обязательными для того, чтобы сделка, совершенная с помощью такого согласия, считалась действительной: свободой, серьезностью, определенностью и понятностью. Впоследствии АГУ раскрывает содержание сделки с помощью оснований недействительности, когда один или несколько критериев не отвечают содержащемуся в сделке согласию.

К основаниям недействительности, вытекающим из оценки согласия лица или лиц, совершающих сделку, относятся:

1) заключение сделки под обманом или будучи находясь в состоянии обоснованного страха;

2) наличие ошибки, вызванной заблуждением одной из сторон по поводу содержания сделки или ее частей.

Третьим аспектом, которому сделка должна соответствовать, выступая в качестве действительной, является возможность и разрешение. Здесь, в первую очередь, подразумеваются фактические и нравственные условия ее исполнения. Так, ст. 878 Уложения АГУ говорит о том, что практически невозможное к исполнению не может являться предметом действительной сделки, т.е. такая сделка априори признается недействительной.

Пункт 3 ст. 879 АГУ представляет собой общее правило, по которому несоразмерное встречное предоставление или, другими словами, ущемление одной из сторон сделки приводит к недействительности сделки в любом случае. Следовательно, в австрийском законодательстве мы не находим деления на оспоримые и ничтожные сделки, а также иного рода классификации недействительных сделок. В данном случае все многообразие составов недействительных сделок делится на три аспекта, каждый из которых содержит определенные основания, объединенные общими или схожими критериями недействительности.

По результатам проведенного исследования можно сформулировать вывод, что законодательства рассмотренных стран имеют разную классификацию недействительных сделок. Так, что касается Австрии, то в силу отсутствия деления недействительных сделок на подвиды, исходя из критерия, заложенного в российском праве, все недействительные сделки подлежат судебному оспариванию и могут быть охарактеризованы в качестве оспоримых. В отличие от ГК РФ, который в отношении многих составов недействительных сделок лишь обозначает их без глубокой проработки существенных условий и уделения внимания деталям, впоследствии потенциально облегчающим их правоприменительный процесс, каждая из рассмотренных стран имеет достоинства в отношении действительности сделок, которые в выгодном свете отличают ее от содержания ГК РФ. Условия действительности сделок в России, Франции и Германии имеют некоторые общие черты, схожие положения относительно наличия и уровня дееспособности сторон, соответствия воли и волеизъявления, законности элементов сделки. Вместе с тем, имеются существенные отличия в правовой системе каждой из рассмотренных выше стран. В положениях ФГК и ГГУ имеются некоторые нормы, чья адаптация в российское законодательство повысила бы его уровень и улучшила бы состояние субъектов гражданского оборота. Одной из таких норм является правило ГГУ,

допускающее отказ от заявления и его оспаривание лицом, чья воля была неверно передана представителем или учреждением.

© Волков О. О.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
olegwolf@gmail.com

Фиктивное и преднамеренное банкротство

Аннотация. В представленной статье рассматриваются теоретические и практические вопросы фиктивного и преднамеренного банкротства. Автор указывает, что за фиктивное и преднамеренное банкротство предусмотрена административная и уголовная ответственность. Практика сводится к тому, что процесс выявления фактов недобросовестного банкротства фактически возложено на налоговые органы и арбитражных управляющих.

Ключевые слова: фиктивное и преднамеренное банкротство; должник; кредиторы; умышленное ухудшение финансового положения.

Институт несостоятельности (банкротства) представляет собой совокупность условий, правил, механизмов и норм, которые определяют финансовое положение юридических и физических лиц, направленных на санирование экономики и вывод должника из тяжелого финансового положения, а также защиту имущественных прав кредиторов. Но находятся и те, кто недобросовестным путем хочет уйти от имущественных и финансовых обязательств через фиктивное и преднамеренное банкротство.

Под фиктивным банкротством понимается заведомо ложное публичное объявление руководителем или учредителем (участником) юридического лица о несостоятельности данного юридического лица либо индивидуальным предпринимателем или гражданином о своей несостоятельности.

Публичным объявлением несостоятельности считается опубликование или выступление в средствах массовой информации, заявление на публичном мероприятии либо заявление конкретному лицу.

Фиктивным объявлением банкротства лицо преследует цель избавиться от финансовых обязательств при фактической возможности их исполнения. Для этого могут имитироваться ситуации, при которых должник просит у кредиторов предоставить отсрочку или рассрочку исполнения обязательств, одновременно реализуя действия по выводу имущества из своей собственности на третьих и (или) аффилированных лиц. То есть, объявляя фиктивное банкротство, должник надеется, что кредиторы не будут требовать от него исполнения обязательств и простят долги.

Такое недобросовестное поведение должника оценивается административным и уголовным законодательством. При этом, вид ответственности для лица, которое инициировало фиктивное банкротство, применяется в зависимости от размера причиненного ущерба. Так, ч. 1 ст. 14.12 КоАП РФ устанавливает административный штраф на граждан в размере от одной тысячи до трех тысяч рублей; на должностных лиц — от 5000 до 10 000 руб. или дисквалификацию на срок от шести месяцев до трех лет.

Если же фиктивное банкротство причинило кредиторам крупный ущерб, то виновное лицо привлекается к уголовной ответственности — ст. 197 УК РФ устанавливает ответственность в виде штрафа в размере 100 тыс. до 300 тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо принудительные работы на срок до пяти лет, либо лишение свободы на срок до ше-

¹ Научный руководитель: доктор философских наук, профессор А. П. Овечкин.

сти лет со штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев либо без такового. Согласно примечанию к ст. 170.2 УК РФ крупным ущербом признается ущерб в сумме, превышающий два миллиона двести пятьдесят тысяч рублей.

Вместе с тем ст. 197 УК РФ можно считать неработающей потому, что Федеральный закон от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» не указывает на публичное объявление о банкротстве. То есть ложное публичное объявление о банкротстве не несет правовых последствий.

Под преднамеренным банкротством понимается совершение руководителем или учредителем (участником) юридического лица либо индивидуальным предпринимателем или гражданином действий (бездействия), заведомо влекущих неспособность юридического лица либо индивидуального предпринимателя или гражданина в полном объеме удовлетворить требования кредиторов по денежным обязательствам и (или) исполнить обязанность по уплате обязательных платежей.

При преднамеренном банкротстве должник преследует цель получить денежные средства, имущество от кредиторов и умышленно принимает действия, направленные на умышленное ухудшение своего финансового положения:

- получение кредитов в банках, по которым должник заведомо не может исполнить свои обязательства;

- реализация ликвидного имущества должника по цене, не отвечающей рыночным условиям, по фиктивным (притворным) сделкам либо безвозмездное отчуждение (как правило, реализация имущества аффилированным лицам);

- приобретение неликвидного имущества по завышенным ценам, в частности у аффилированных лиц;

- сокрытие имущества от кредиторов путем подделки или уничтожения бухгалтерской документации.

За преднамеренное банкротство также предусмотрена административная и уголовная ответственность. Так, если в деянии отсутствует состав преступления, то применяется административный штраф на граждан в размере от одной тысячи до трех тысяч рублей; на должностных лиц — от пяти тысяч до десяти тысяч рублей или дисквалификацию на срок от одного года до трех лет (ч. 2 ст. 14.12 КоАП РФ) [2].

Если же деяние причинило крупный ущерб, то есть ущерб превысил 2250 млн руб., назначается штраф в размере от двухсот тысяч до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до трех лет, либо принудительные работы на срок до пяти лет, либо лишение свободы на срок до шести лет со штрафом в размере до двухсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до восемнадцати месяцев либо без такового. А если деяние лицом с использованием своего служебного положения или контролирующим должника лицом либо руководителем этого контролирующего лица, либо группой лиц по предварительному сговору или организованной группой, — штраф в размере от трех миллионов до пяти миллионов рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до трех лет либо лишение свободы на срок до семи лет со штрафом в размере до пяти миллионов рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до пяти лет либо без такового и с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового (ст. 196 УК РФ).

Субъектом преступления являются руководители и (или) учредители (участники) хозяйственных обществ, акционеры и иные лица, выполняющие организационно-распорядительные и административно-хозяйственные функции, связанные с распоряжением имуществом и финансами обществ, ответственные за организацию бухгалтер-

ского учета и соблюдение законодательства при выполнении финансово-хозяйственных операций, имеющие право действовать от имени хозяйственного общества без доверенности и по доверенности, индивидуальные предприниматели.

От преднамеренного банкротства страдают работники организации, перед которыми у работодателя-банкрота возникают и нарастают долги по заработной плате; банки, выдавшие кредиты, заказчики, поставщики, покупатели и продавцы, перед которыми у банкрота имеются неисполненные финансовые и имущественные обязательства.

Выявление признаков фиктивного и преднамеренного банкротства начинается после возбуждения дела о банкротстве в арбитражном суде. Задача по выявлению таких признаков стоит перед назначенным судом арбитражным управляющим. Арбитражный управляющий анализирует бухгалтерские и финансовые документы, характер и направленность сделок должника, оценивает характер и стоимость имущества должника.

Для целей выявления наличия фактов фиктивного банкротства арбитражным управляющим проводится анализ коэффициентов, характеризующих платежеспособность Должника.

Выявление признаков преднамеренного банкротства более сложное, поскольку требует больших усилий, знаний и времени на анализ финансового состояния должника. Так, при преднамеренном банкротстве должник принимает все возможные меры для сокрытия целей своих действий, выводит из собственности ликвидное имущество, осуществляет наращивание фиктивной кредиторской задолженности.

Основным отличием от проведения проверки на фиктивное банкротство является то, что по делу несостоятельности есть основания предполагать о наличии неправомерных действий, которые привели к несостоятельности должника. Изучаются бухгалтерские и финансовые документы, управленческие решения, сделки, сведения о руководителях, учредителях (участниках) контрагентов должника на предмет их аффилированности. Кроме того, информацию об имуществе, о наличии задолженности по налогам арбитражный управляющий запрашивает в налоговом органе. При этом налоговый орган при наличии оснований о том, что организация совершает деяния, направленные на преднамеренное банкротство, совместно с правоохранительными органами может совершать проверку (совместный приказ МВД России № 495, ФНС России № ММ-7-2-347 от 30 июня 2009 г.). Основаниями для проверки могут быть:

— наличие данных, свидетельствующих о возможных нарушениях налогового законодательства;

— назначение выездной (повторной выездной) налоговой проверки на основании материалов о нарушениях законодательства о налогах и сборах, направленных органом внутренних дел в налоговый орган, для принятия по ним решения.

Вместе с тем, участие сотрудников правоохранительных органов в налоговой проверке достаточно сильно ограничено как самой целью проверки — выявлением фактов нарушения законодательства о налогах и сборах, так и ролью, отводимой этим сотрудникам в ходе проверки: оказание содействия в выемке документов, проведении исследования, опроса, осмотра помещений и т.д., обеспечение мер безопасности в целях защиты жизни и здоровья проверяющих при исполнении ими должностных обязанностей в случае воспрепятствования со стороны сотрудников проверяемой организации.

После проведенного анализа финансового состояния должника может быть сделан один из нескольких выводов:

— финансовое состояние должника за анализируемый период практически не ухудшилось, признаки недобросовестного банкротства отсутствуют;

— финансовое состояние должника за анализируемый период ухудшилось, но отсутствуют признаки недобросовестного банкротства;

— финансовое состояние должника за анализируемый период ухудшилось вследствие заключения заведомо невыгодных сделок, в том числе сделок, заключение которых привело к причинению кредиторам ущерба, выраженного в денежной форме, — присутствуют признаки недобросовестного банкротства. В таком случае соответствующее заключение арбитражного управляющего направляется в правоохранительные и контролирующие органы для проведения проверки и принятия правового решения.

На основании проведенного исследования можно сказать, что определение наличия признаков недобросовестного банкротства позволит исключить неверное толкование правовых норм и защитит интересы кредиторов, должника и общества.

© Волкова Д. С.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
volkova-dasha@bk.ru

Меры государственной поддержки предпринимательской деятельности в условиях пандемии COVID-19 по законодательству Российской Федерации

Аннотация. Статья посвящена обзору мер государственной поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства по законодательству Российской Федерации. Законодательными и исполнительными органами государственной власти принимаются различные меры, направленные на поддержку бизнеса и снижение негативных последствий. В статье рассмотрены правовые акты, вступившие в силу в период пандемии и направленные на поддержку МСП. Поддержка предпринимателей продолжает оставаться одним из приоритетных направлений воплощаемой в жизнь государственной экономической политики.

Ключевые слова: предпринимательская деятельность; государственная поддержка; пандемия; малое предпринимательство; среднее предпринимательство.

С начала 2020 г. российская предпринимательская деятельность начала испытывать негативные последствия ограничительных мер, связанных с пандемией COVID-19. В наибольшей степени пострадали субъекты малого предпринимательства, ввиду особенностей своей деятельности. На этом фоне индекс активности малого предпринимательства снизился до минимального значения, почти у 80% участников значительно упали получаемые доходы, а уровень безработицы к концу 2020 г. вырос до уровня 10% активного населения.

В 2016 г. была утверждена Стратегия развития малого и среднего предпринимательства в РФ, к 2030 г. доля малых и средних предприятий в составе ВВП должна вырасти в два раза (в 2018 г. составила около 20%), тем самым приблизится к показателям зарубежных стран.

В 2018 г. Президент РФ в Послании Федеральному Собранию РФ говорил, что уже к 2025 г. уровень малого и среднего предпринимательства должен возрасти до 40%. В декабре 2018 г. в национальном проекте «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» была поставлена цель — 32% к 2024 г. Но в связи с распространением коронавирусной инфекции, в России был введен режим самоизоляции и ограничение деятельности предприятий ударили по малым и средним предприятиям, тем самым поставив под сомнение достижение показателей, определенных в национальном проекте. Однако, государство продолжает оказывать поддержку субъектам предпринимательства.

Постановлением Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. № 434 «Об утверждении перечня российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции» был утвержден список сфер, которые больше всего потеряли убытки из-за введенных мер борьбы с распространением COVID-19. Помощь государства была нацелена на следующие отрасли: спорт, туризм, перевозки, досуг и развлечения, общественное питание, розничная торговля непродовольственными товарами, гостиничный бизнес, кинотеатры, бытовые услуги, организация выставок и конференций, негосударственные об-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова.**

развлекательные организации, стоматологические клиники. Представители малого и среднего предпринимательства указывали правительству на необходимость расширения сфер, однако никаких изменений не произошло.

Среди основных принятых нормативных актов государственной поддержки можно выделить: Постановление Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. № 439, которым предоставлена отсрочка по оплате арендных платежей и возможность расторгнуть договор аренды в одностороннем порядке без наступления каких — либо санкций. Отсрочка введена до 1 октября 2020 г., а оплатить задолженность арендаторы могут в течение двух лет. В случае отказа арендодателя исполнить требования, арендатор вправе обратиться в суд;

Постановление Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. № 428 (вступило в силу 6 апреля 2020 г.) с отсрочкой на осуществление процедуры банкротства в отношении отдельных должников сроком на 6 месяцев, до 6 октября 2020 г. по инициативе кредитора. Сам должник вправе подать на банкротство по общим основаниям;

Постановление Правительства РФ от 7 ноября 2020 г. № 1791 о продлении отсрочки по налогам и взносам для малого и среднего предпринимательства из пострадавших отраслей. Отсрочка по налогам, авансовым платежам и страховым взносам для пострадавшего из-за пандемии малого и среднего бизнеса, а также индивидуальных предпринимателей будет действовать еще три месяца. Налоговые каникулы будут продлены в том числе для туристического и гостиничного бизнеса, предпринимателей, занимающихся организацией конференций и выставок, работающих в сфере культуры и спорта, а также для 10 представителей развлекательной индустрии и отрасли общественного питания. Документом внесены изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2020 г. № 409.

Кроме того, была подготовлена новая кредитная программа ФОР 3.0. Программа призвана поддержать отрасли, которые пока еще не вышли на докризисный уровень. Основные положения программы: ставка кредита — 3%; программа рассчитана на год. Платежи по кредиту нужно вносить во II полугодии равными долями ежемесячно. В первом полугодии нужно платить основной долг и проценты. Льготный кредит не только для малого и среднего бизнеса, но и крупным предприятиям из специального списка отраслей.

Были предоставлены и другие меры государственной поддержки, можно выделить программу стимулирования, предоставление льготного кредитования для субъектов малого и среднего предпринимательства, освобождение от проведения проверок со стороны органов власти, осуществляющих государственный и муниципальный контроль и надзор, до конца 2020 г..

В 2021 г. можно выделить следующие меры поддержки малого и среднего предпринимательства: Постановлением Правительства РФ от 10 марта 2022 г. № 336 введен мораторий на проведение плановых проверок до конца 2022 г. Такие проверки будут сохранены только в отношении небольшого закрытого перечня объектов контроля, в рамках санитарно — эпидемиологического, ветеринарного и пожарного контроля, а также надзора в области промышленной безопасности. В постановлении отмечается, что проведение внеплановых контрольных мероприятий допускается лишь в исключительных случаях, при этом такие проверки должны быть согласованы с органами прокуратуры. Предусмотрен ряд исключений. Например, от проверок не освобождается малый бизнес, отвечающий двум критериям:

— организация или ИП были привлечены к административной ответственности в виде приостановления деятельности;

— с момента окончания проверки, по итогам которой было применено наказание, прошло менее трех лет.

Не избежать плановых проверок и тем, у кого есть объекты чрезвычайно высокого или высокого рисков.

Компенсация банковских комиссий. Так, представителям малого и среднего предпринимательства могут вернуть комиссию, которую они уплатили посредством системы быстрых платежей в период с 1 июля 2021 г. по 1 июля 2022 г. Этой мерой поддержки можно воспользоваться в том случае, если покупки осуществляли физические лица. Такая возможность есть у клиентов некоторых банков.

Снижение страховых взносов. С апреля 2020 г. совокупный размер тарифа страховых взносов на ОПС, ВНиМ, ОМС уменьшен с 30% до 15%. Изменение применяется только к той части выплат, которая в каждом месяце превышает МРОТ.

Скидка 50% на российское облачное программное обеспечение. Минцифры России сообщает о запуске нового механизма поддержки малого и среднего бизнеса — компании смогут приобретать ПО вдвое дешевле за счет компенсации 50% стоимости лицензии производителям. Мера поддержки реализуется РФРИТ в рамках федерального проекта «Цифровые технологии» национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Подать заявку на участие в программе могут российские правообладатели и разработчики облачного программного обеспечения. Требования к компаниям и условия участия в конкурсном отборе утверждены постановлением Правительства РФ № 1031.

Наиболее востребованными мерами поддержки стали: предоставление отсрочки по всем видам налогов, за исключением НДС, на следующие шесть месяцев, предоставление отсрочки ссуды на ближайшие полгода.

Действующие государственные меры поддержки малых и средних предприятий в условиях пандемии COVID-19 представляют собой важнейший элемент реагирования государства на существующую экономическую обстановку. Действующие меры довольно эффективно выглядят для устойчивых организаций (до введения карантинных мер). Реализуемые меры призваны способствовать минимизации убытков от пандемии предпринимательской деятельности в целом. Однако не все предприниматели имеют возможность получать соответствующие меры государственной поддержки.

© Воронина Т. В.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
Pira22@YANDEX.RU

Правовое регулирование транспортного налога в Российской Федерации и зарубежных странах

Аннотация. В статье рассмотрена практика и общее состояние современного транспортного налогообложения в России и западных странах. Рассмотрена сущность транспортного налога, проведен анализ налогового законодательства, освещены проблемы транспортного налогообложения и сформулированы предложения по совершенствованию правового регулирования транспортного налога в России.

Ключевые слова: налогообложение; транспорт; налог; уплата налога.

На сегодняшний день транспорт представляет важнейшую часть экономики государства, и обеспечивает нормальную финансово-хозяйственную деятельность организациям, а также физическим лицам. В этой связи транспортный налог является одним из основных источников формирования бюджетов стран и их региональных подразделений, в частности, субъектов РФ в России, что в последнее время приобретает все большую актуальность.

Налоговый кодекс Российской Федерации (далее — НК РФ) закрепил понятие налога, под которым определяется как обязательный, индивидуально безвозмездный платеж, взимаемый с организаций и физических лиц в форме отчуждения принадлежащих им на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления денежных средств в целях финансового обеспечения деятельности государства и (или) муниципальных образований (ст. 8). Однако налоговое законодательство РФ не раскрывает понятия «транспортный налог», что, на наш взгляд, не совсем верно и представляется необходимым.

Глава 28 НК РФ раскрывает вопросы расчета и уплаты транспортного налога, при этом, акцентируя внимание на общих положениях, закрепленных в статье 356 НК РФ. Транспортный налог является региональным налогом (ст. 14 НК РФ), поскольку устанавливается НК РФ и законами субъектов РФ, и подлежит обязательной уплате на территориях соответствующих субъектов РФ. При этом, законодательные (представительные) органы субъектов РФ наделены правом определения налоговой ставки в пределах, установленных НК РФ, а в отношении налогоплательщиков-организаций, определения также порядка его уплаты. Налоговое законодательство РФ закрепило в соответствующих статьях НК РФ перечень объектов налогообложения (часть 1 статьи 358 НК РФ) и налогоплательщиков (ст. 357 НК РФ), что позволяет осуществлять надлежащее регулирование отношений, связанных с уплатой транспортного налога.

Транспортный налог имеет свои особенности, указывающие на то, что, во-первых, облагается налогом каждый вид транспорта, во-вторых, транспортный налог связан с правом собственности на автомобиль. В этой связи изучение зарубежного опыта регулирования налоговых отношений в рассматриваемой сфере позволит сформулировать новые финансовые и правовые нормы, касающиеся транспортного налога.

В каждой стране мира действуют национальные системы налогообложения, при этом разрабатывая свои размеры тарифов, делая их гибкими и справедливыми. Необходимо отметить, что именно в Европе возникла озабоченность вопросами, касающи-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова.**

мися экологии и потребления топлива. Это обусловлено высокой плотностью населения и большим количеством автомобилей, что накладывает свой отпечаток на налоговую систему стран Евросоюза.

Согласно новым единым правилам взимания транспортного налога в Европейском союзе, указанный налог разделили на два компонента, по сути, на два отдельных налога. Первый налог находится в зависимости от объема и мощности двигателя транспортного средства. Например, в Германии с 2009 г. утвердили тарифную сетку, согласно которой каждые 100 см³ объема автомобильного бензинового двигателя стоят 2 евро и дизельного — 9 евро (независимо от марки, веса, размеров автомобиля)]. Вторым налогом является плата за выбросы в атмосферу углекислого газа (далее — CO₂), который вырабатывается двигателем внутреннего сгорания автомобиля. Разрабатывая данный налог, власти ФРГ ставили перед собой задачу: достичь к 2020 году сокращения на 40% количества вредных выбросов по отношению к величинам 1990 года и обусловили взаимосвязь между оказанием владельцем автомобиля загрязняющего воздействия на окружающую среду и уплате им государству значительной налоговой суммы. Так, собственник автомобиля обязан уплатить по 2 евро за каждый грамм CO₂, выброшенный его автомобилем сверх лимита. В 2009 г. рассматриваемый лимит был определен на отметке 120 см³ газа на 100 километров пути. Автомобили, которые входили в эти рамки, освобождались от второй, экологической составляющей части транспортного налога. Указанный базовый показатель подвергается изменению каждые два года: с 2012 г. он составлял 100 см³ на 100 км, а в 2014 г. снижен до 95 см³. По этой причине Германия отказывается от автомобилей с большим объемом двигателя, объясняя это расточительностью и нецелесообразностью. Для немецких владельцев электрокаров предусмотрены соответствующие налоговые бонусы: если электрокар зарегистрирован с 18 мая 2011 по 31 декабря 2020 г., его собственник получает десятилетнее освобождение от уплаты налога.

Следует отметить, что в Испании для владельцев автомобилей законодательством Испании установлен особый, трехкратный порядок уплаты налогов. Первый налог в государственный бюджет в виде НДС (16%) оплачивается непосредственно в салоне, где покупают новый автомобиль. Затем покупатель в течение 30 рабочих дней должен уплатить налог на регистрацию транспортного средства, при этом величина этой государственной подати зависит от количества вредных выбросов приобретенного автомобиля. Необходимо заметить, что с 2022 г. этот налог увеличился на 1000 евро, что является следствием нового цикла экостандарта Всемирной процедуры сертификации транспортных средств (WLTP), который определяет экономию топлива и уровень выбросов CO₂ автомобилями.

Наиболее крупные сборы в столице Каталонии, Барселоне: в четыре раза больше, чем, к примеру, в автономном городе Мелилья. Максимальная ставка транспортного налога в Испании составляет 224 евро. Такого рода различия в ставках заставляют большинство испанцев находить «налоговые гавани». Так, в пяти испанских населенных пунктах с несколькими сотнями жителей оказалось зарегистрировано 140 тыс. автомашин.

В свою очередь, в Дании владельцы автомобилей обязаны платить в государственный бюджет гораздо больше других европейских водителей. Это обусловлено политикой властей, направленной на поддержание экологичных видов транспорта (велосипеды, электромобили и др.). При регистрации обычного автомобиля с водителя берут 105% от стоимости автомобиля и 180%, в том случае, если цена автомобиля выше 34 тысяч датских крон (около 18 тыс. долл. США). Наряду с этим, в этой стране повышен акциз на бензин, в этой связи водители производят оплату налога два раза: при регистрации транспортного средства, а также при использовании автомобиля, что объясняет огромное количество велосипедистов на улицах датских городов.

В США транспортного налога, как отдельного сбора, нет: он включен в стоимость топлива. Часть налога поступает в федеральный дорожный фонд, а часть (причем большая доля) — в дорожный фонд штата. Такая система выглядит вполне разумно. Во-первых, она справедлива: больше едешь, больше платишь. Во-вторых, принимается во внимание экологичность машины и дается стимул к приобретению более экономичных моделей. При этом владельцы электрокаров транспортный налог не платят вообще.

Современный транспортный налог в России также имеет свои особенности. С 1 января 2003 г. в России был введен транспортный налог, который также выступал как универсальный налог, удерживаемый с организаций и физических лиц. Диспозиция налога была заменена с федерального на региональный в результате осуществления налоговой реформы, целью которой является более четкое и понятное разделение полномочий в налоговой сфере не только по утверждению и введению налогов, но и по результативному управлению на каждом уровне власти источниками налоговых доходов бюджетов. Как трактует ст. 361 НК РФ налоговые ставки устанавливаются исходя от мощности двигателя или иных параметров автомобиля. При этом такие показатели не определяют экологичность, вред, наносимый дорожному покрытию автомобилем.

Порядок определения налоговой базы по транспортному налогу регламентирован в ст. 359 НК РФ. Согласно ст. 362 НК РФ сумма налога исчисляется на основании сведений органов (организаций, должностных лиц), осуществляющих государственную регистрацию транспортных средств в соответствии с законодательством РФ. При этом налогоплательщики-организации исчисляют сумму налога (сумму авансового платежа по налогу) самостоятельно, а сумма налога, подлежащая уплате налогоплательщиками — физическими лицами, исчисляется налоговыми органами.

В соответствии с п. 2 ст. 362 НК РФ исчисление транспортного налога производится в отношении каждого транспортного средства как произведение соответствующей налоговой ставки и налоговой базы. В свою очередь, сумма транспортного налога, которая подлежит уплате в бюджет налогоплательщиками-организациями, определяется как разница между исчисленной суммой транспортного налога и суммами авансовых по нему платежей, подлежащих уплате в течение налогового периода.

В каждом субъекте сумма транспортного налога определяется по-разному. Помимо этого, различия могут быть в налоговых ставках, льготах и других условиях налогообложения. Так, например, в Кабардино-Балкарии автомобили годом выпуска более 10 лет не подлежат налогообложению, в свою очередь, в Приморском крае собственник такого автомобиля производит уплату налога в сумме, в три раза дешевле, чем, если бы владел новым автомобилем.

Проведенный анализ законодательного регулирования транспортного налогообложения России и зарубежных стран, позволил сформулировать предложения по дальнейшему развитию функционирования транспортного налога в России.

Так, как показывает практика, одной из важнейших проблем является сбор налоговыми органами с физических лиц транспортного налога, составляющий в настоящее время менее 50%. Это объясняется отсутствием достаточных правовых рычагов воздействия соответствующих органов на граждан. Даже после обращения в суд и принятия им решения о взыскании налога с физического лица, сумма налога поступает в казну государства только при участии службы судебных приставов. Также особое место имеют экологические проблемы. Повышение роста налоговой базы должно было выступить стимулом для приобретения более компактных автомобилей, которые меньше загрязняют атмосферу, способствуют улучшению ситуации. Вместе с тем, как указывают специалисты, такие нововведения не повлияли на сложившуюся экологическую обстановку. В современный период отмечается много крупногабаритных автомобилей с небольшой мощностью, при этом у большинства старых иномарок и таких автомоби-

лей отечественного производства, как «Волга», большие объемы двигателя, что указывает на присутствие основной доли налоговой нагрузки на средний класс автомобилей.

Указанные проблемы говорят о том, что система налогообложения в части транспортного налога в России требует совершенствования и дальнейшего развития.

Следует отметить, что в европейских странах большое внимание уделяется экологии (Дания, США, Германия). Система транспортного налогообложения включает уплаты налога не только в зависимости от объема двигателя, но и от уровня выбросов автомобилем загрязняющих веществ, поступающих в атмосферу.

Главной проблемой использования такой схемы налога в российских условиях является низкая обеспеченность и техническая обеспеченность оснащения автомобилей специальными датчиками. Важно признать, что в России разработаны проекты изменений и дополнений к гл. 28 НК РФ с учетом экологической составляющей функционирования транспортных средств. Кроме того, Минпромторг России предполагает внести изменения, касающиеся дифференциации налога на автотранспортные средства в зависимости от их экологических показателей.

Таким образом, в заключение, хотелось бы отметить, что в России ставки транспортного налога, далеко не самые высокие (около 4000 руб. в год), несмотря на то, что последствия от автомобильных выхлопных газов значимые (150 г CO₂ на 1 км.), представляющие экологическую угрозу. В последнее время в России, как и в странах Европы, все чаще затрагиваются вопросы о переходе на экологичные транспорт и топливо. Следует отметить, что решение данного вопроса важно начать с изменения налога на транспорт, являющийся одним из спорным и нуждающийся в реформировании. Для улучшения транспортного налогообложения представляется необходимым принятие соответствующих поправок в федеральное и региональное законодательство о налогах, в том числе в налоговое законодательство РФ.

© Дустуев Д. М.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
ddustuev@yandex.ru

Правовое обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте

Аннотация. В данной статье производится обзор и исследование отрасли безопасности железнодорожного транспорта, анализ нормативно-правовых особенностей и актуальных проблем темы, что имеет важность в настоящее время и практическое значение. В статье рассматриваются внешние и внутренние факторы, влияющие на безопасность железнодорожных перевозок. Производится анализ главного федерального закона, регулирующего безопасность на железнодорожном транспорте, а также актуальных подзаконных нормативных правовых актов. Подвергаются исследованию другие, непосредственные участники исследуемой отрасли, а также регулирующих их деятельность документ о правилах технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ). Обсуждается преобразование железнодорожного транспорта в открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») и его вклад в осуществление безопасности и увеличения надежности посредством стандарта СТО РЖД. Однако из всего вышеперечисленного делается вывод о запутанности и усложненности правового регулирования контроля за выполнением обязанностей по обеспечению безопасности железнодорожной отрасли. Рассматривается актуальный механизм «регуляторной гильотины», направленный на создание новой системы законодательства в области контроля и надзора. Целью реформы является повышение уровня безопасности и снятие чрезмерной административной нагрузки. Также рассматриваются последствия, из которых делается вывод, что государственная политика, касающаяся транспортной безопасности и являющаяся частью государственной транспортной политики РФ, недостаточно регламентирована на нормативно-правовом уровне. В результате актуализируется необходимость модернизации законодательства о безопасности на железнодорожном транспорте. Важность разработки новых способов регуляции транспортной безопасности в данной отрасли.

Ключевые слова: транспортная безопасность; железнодорожный транспорт; законодательные правовые акты; подзаконные правовые акты; безопасность на транспорте; регуляторная гильотина.

Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте представляет собой важную проблему отрасли транспортного права. Безопасность объектов этой отрасли обеспечивает основные права на охрану жизни и здоровья и соответствует Конституции РФ.

Существует целый ряд внешних и внутренних факторов, которые влияют на безопасность железнодорожных перевозок. К внешним факторам относят экономические, социальные, политические, экологические и техногенные факторы.

Что касается внутренних факторов, то тут играет роль постороннее вмешательство в систему эксплуатации технических средств или несовместимость технического средства и используемых технологий. Также ситуация устаревания объектов инфраструктуры и замалчивание информации об этом обслуживающим персоналом или проверяющими органами может привести к снижению безопасности передвижения железнодорожным средством.

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

Кроме того, по причине массовых технических дефектов, например нарушений в конструкции, как инфраструктуры, так и подвижного состава железнодорожного транспорта, страдает безопасность его использования.

На работу транспорта и, соответственно, его безопасность и надежность также способны повлиять природные и промышленные катаклизмы, недостаток финансовых вложений вследствие урезания бюджета или коррупционных схем ответственных лиц.

Касаемо обеспечения безопасности, важнейшим законодательным актом является Конституция РФ, согласно которой обеспечение безопасности находится в ведении государства. Закрытия и ограничения свободного движения на железнодорожном транспорте, связанные с угрозой жизни и здоровью людей, окружающей среде, обороноспособности государства, возникновению чрезвычайных ситуаций из-за нарушения безопасности, могут вводиться только на основании соответствующего федерального закона.

Главным федеральным законом, регулирующим безопасность на железнодорожном транспорте, является Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». В соответствии со ст. 20 указанного закона безопасность жизни и здоровья пассажиров; перевозок грузов, багажа и грузобагажа; движения и эксплуатации железнодорожного транспорта; а также экологическую безопасность обеспечивают владельцы инфраструктур, перевозчики, грузоотправители (отправители) и другие участники перевозочного процесса.

Однако, в соответствии с положением, утверждаемым Правительством РФ, Федеральный государственный контроль осуществляется уполномоченным Правительством РФ федеральным органом исполнительной власти.

Правительство РФ, помимо прочего, разрабатывает и воплощает некоторые вопросы безопасности, касающиеся железнодорожного транспорта, в подзаконных нормативных правовых актах. В пример можно привести приказы Минтранса России:

— от 29 сентября 2020 г. № 1566 «Об утверждении особенностей защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности». Реализация данного приказа подразумевает организационные и технические особенности защиты от незаконного вмешательства на участок железнодорожных путей, включающий железнодорожную часть транспортного перехода через Керченский пролив;

— от 15 сентября 2020 г. № 1449 «О внесении изменений в Правила аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств». Приказ устанавливает необходимые для выполнения юридическими лицами условия для возможности дальнейшей оценки транспортных средств и инфраструктуры;

— от 15 сентября 2020 г. № 1442 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений и помещений для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, являющихся объектами транспортной инфраструктуры», который определяет перечень железнодорожных остановочных пассажирских пунктов, являющихся объектами транспортной инфраструктуры.

Согласно упомянутому ранее Федеральному закону «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» законодательство РФ предусматривает ответственность за несоблюдение правил безопасности на железнодорожном транспорте и при использовании транспортных и иных связанных с перевозочным процессом технических средств.

Изучив основные документы по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте, мы видим, что надежность работы данной отрасли зависит от большого количества участников. В этом контексте становится особенно важным соблюдение правовой дисциплины каждым участником перевозочного процесса.

Однако, есть еще один важный документ, из-за нарушения которого происходит большая часть инцидентов, связанных с техническими или человеческими факторами. Речь идет о Правилах технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ). Это основной документ, согласно которому каждый работник железнодорожного транспорта обязан обеспечивать безопасность движения и эксплуатации. Это закреплено в п. 1.1—1.4 ПТЭ. Часто нарушения в эксплуатационной работе происходят по вине халатности работников или незнания ими своих же обязанностей. Такое поведение подкрепляется безразличием и безответственным отношением руководящих лиц. Часто о ПТЭ вспоминают уже после произошедшего инцидента.

1 октября 2003 г. в условиях структурной реформы железнодорожного транспорта общего пользования постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585 железнодорожный транспорт был преобразован в открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»).

Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» в п. 2 ст. 6 обозначил для «ОАО» РЖД основные принципы осуществления деятельности, в том числе обеспечение акционерным обществом устойчивой работы, а также безопасности эксплуатации железнодорожного транспорта.

ОАО «РЖД России», реализуя свои полномочия, спустя некоторое время разработало и внедрило стандарт СТО РЖД 02.041-2011 «Управление ресурсами, рисками и надежностью на этапах жизненного цикла (УРРАН) системы, устройства и оборудование путевого хозяйства». Это было сделано для оценки надежности и функциональной безопасности к системам, устройствам и оборудованию путевого хозяйства.

Транспортную безопасность можно достичь только благодаря реализации единой государственной политики в области ее обеспечения, системы мер экономического, политического, организационного и иного характера, соизмеримых с существующими угрозами и рисками в транспортной сфере.

Однако, из всех вышеперечисленных фактов следует, что правовое регулирование вопросов контроля выполнения установленных обязанностей в целях обеспечения безопасности транспортного процесса и железнодорожной отрасли в целом представляет собой крайне сложную и запутанную систему, в которой наблюдается взаимосвязь между нормативными правовыми актами законодательного и подзаконного уровней.

На современном этапе незначительное количество поправок в сфере транспортной безопасности затрагивает именно железнодорожную отрасль. Однако Минтранс России все еще считает важной задачей принятие ведомственных нормативных правовых актов, которые важны для воплощения в жизнь федеральных законов по обеспечению государственной транспортной безопасности. Нормативно-правовая база контроля соблюдения и обеспечения безопасности функционирования железнодорожного транспорта все еще нуждается в усовершенствовании. Сделать это необходимо с помощью разработки новых и пересмотра существующих законодательных и нормативных правовых актов РФ. Учитывая значимость железнодорожного сообщения в современных реалиях, указанные меры необходимы для повышения надежности движения, обеспечения эффективной работы аварийно-спасательных служб, достижения обновления или безопасного уровня функционирования уже существующих инфраструктурных объектов и транспортных железнодорожных средств.

Мы видим, что правовая работа в области транспорта, в том числе железнодорожного, продолжается. Приказ Минтранса России от 7 августа 2019 г. № 259 стал началом работы механизма «регуляторной гильотины» в сфере транспорта.

Кроме прочего, под пересмотр в области транспорта попало:

- федеральный надзор за государственным транспортом;
- федеральный государственный контроль (надзор) в области транспортной безопасности;
- лицензионный контроль за эксплуатацией всех видов транспорта;
- государственный контроль (надзор) за соблюдением требований технических регламентов.

Термин «регулирующая гильотина» подразумевает инвентаризацию уже имеющихся обязательных бизнес-требований, с целью проверки их соответствия современным реалиям. При соответствии актуальной ситуации, нормы остаются, в обратном же случае — они отменяются или подвергаются правкам.

Реформа контрольно-надзорной деятельности была рассчитана на повышение безопасности и сокращение административной нагрузки на хозяйствующие субъекты. Ее осуществление планировалось через отмену устаревших нормативных актов в области надзора и контроля, и построение обновленной, современной и работающей системы государственного контроля, направленной на снижение социально значимых рисков.

В результате была создана рабочая группа в сфере железнодорожного транспорта при подкомиссии по совершенствованию контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов исполнительной власти при Правительственной комиссии по проведению административной реформы. Перед ней стояли следующие задачи:

- рассмотрение и согласование проектов новых структур нормативного регулирования в соответствующей сфере общественных отношений;
- рассмотрение и согласование проектов нормативных правовых актов, содержащих положения, которыми устанавливаются, изменяются или признаются утратившими силу обязательные требования (в том числе обязательные требования, соответствие которым проверяется при выдаче разрешений, лицензий, аттестатов аккредитации, иных документов, имеющих разрешительный характер);
- рассмотрение и согласование проектов нормативных правовых актов, разрабатываемых в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины»;
- разработка проектов решений и внесение мотивированных решений по проектам структур и (или) проектам актов на обсуждение рабочих групп в иных сферах общественных отношений;
- разработка и (или) участие в разработке проектов актов, устанавливающих обязательные требования по направлениям деятельности.

Известно, что в ходе деятельности рабочей группы в составе 19 человек было отменено действие 564 устаревших и потерявших свою силу актов и принят лишь 1 новый акт.

К концу 2021 г. в рамках Форума «Транспорт России» состоялась отраслевая конференция «Умный государственный контроль (надзор). Фокус на устранение рисков». На этом мероприятии заместитель руководителя Аналитического центра, руководитель Проектного офиса по реализации реформы КНД Михаил Прядильников сообщил, что нормативная база сферы железнодорожного транспорта была обновлена на 80%, а транспортная безопасность — на 20—30%.

Несмотря на долгожданную отмену огромного количества неактуальных правовых актов в железнодорожной отрасли, все еще не радует количество принятых актов. Для сравнения, для воздушного, водного и автомобильного видов транспорта принято, соответственно, 5, 13 и 46 новых современных актов.

Можно сделать вывод, что государственная политика, касающаяся транспортной безопасности и являющаяся частью государственной транспортной политики РФ, недостаточно регламентирована на нормативно-правовом уровне. Сотрудники правоохранительных органов, подтверждая вышесказанное, приводят в аргумент отсутствие определения государственной политики в области транспортной безопасности, целей и мер, направленных на обеспечение транспортной безопасности, в актуальном законодательстве.

Таким образом, важно обратить внимание на необходимость актуализации законодательства о безопасности на железнодорожном транспорте. Необходимо разработать новые способы регуляции транспортной безопасности в данной отрасли. Отмена устаревших актов — это только часть огромной работы. Поддержание работоспособности системы требует также введение новых, соответствующих современности, правовых актов.

© Дустуев Д. М.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
ddustuev@yandex.ru

Прокурорский надзор на железнодорожном транспорте

Аннотация. Транспортные прокуроры пользуются всеми правами и выполняют обязанности в пределах своей компетенции при осуществлении служебной деятельности в соответствии с Федеральным законом от 17 января 1992 г. № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации». Согласно Должностной инструкции сотрудники транспортной прокуратуры выполняют функции контроля исполнения существующих законов транспортными организациями и объединениями Российской Федерации. Объектом исследования в данной статье выступают правоотношения, возникающие в процессе государственного надзора за надлежащим исполнением законодательств, касающихся осуществления защиты от террористических актов в сфере железнодорожного транспорта (ст. 21 Закона), решения выявленных проблем, своевременного предупреждения и пресечения обнаруженных правонарушений. Прогрессивное экономическое развитие страны, рост железнодорожных транспортных магистралей, появление новых транспортных узлов, введение в эксплуатацию новейших технологий и технического оборудования в транспортной системе обусловило возникновение новых проблем, для решения которых законодательными органами было разработано и внесено множество дополнений и изменений в соответствующие правовые акты. Однако, случаи террористических актов на железнодорожном транспорте имеют место, что говорит о необходимости усиления государственного контроля объектов транспорта. Предлагаемые возможные решения могут показаться интересными коллегам в транспортной отрасли и сотрудникам правоохранительных органов.

Ключевые слова: транспортная безопасность; прокуратура; надзор; антитеррористическая деятельность; железнодорожный транспорт.

Произошедшие в последние десятилетия изменения в политической и социальной жизни нашей страны повлекли за собой образование комплекса острых проблем, таких, как терроризм, которые явились угрозой территориальной целостности и суверенитету РФ.

Террористические акты всегда представляют большую опасность для любого государства, однако, теракты, совершаемые на транспорте, влекут за собой многочисленные человеческие жертвы и приносят особо крупный материальный ущерб.

Особенности географического положения нашей страны, масштабы транспортных магистралей, безусловно, создают трудности для реального снижения на поднадзорной территории количества транспортных происшествий — крушений, аварий, самовозгораний при перевозке опасных грузов и иных событий, связанных с диверсиями и терактами в сфере железнодорожного транспорта.

В то же время, согласно существующей статистике, до 70% всех терактов происходит на территориях объединенных железнодорожных транспортных узлов, где, как правило, наблюдается большое скопление людей, транспортных средств и прочих объектов инфраструктуры. Эти факторы обуславливают особую уязвимость и определяют отношение данных объектов железнодорожной транспортной системы к объектам наиболее подверженных террористическим нападениям.

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

Большая вероятность совершения диверсий определяет необходимость повышенного внимания к терроризму на транспорте, как наиболее распространенной форме чрезвычайно опасной незаконной деятельности. К тому же, дорожный терроризм не стоит на месте, а постоянно совершенствуется с точки зрения извращения его разрушительных действий. Смысл этой тенденции заключается в систематической трансформации видов и форм использования транспортных средств для реализации антиобщественных намерений террористов, в результате чего статистика дорожного терроризма становится особенно и, все более, важной как в научном, так и в прикладном аспектах.

Благодаря изданию Указа Президента РФ от 15 февраля 2006 № 116 «О мерах по борьбе с терроризмом», в целях совершенствования государственного управления по борьбе с терроризмом были созданы Национальный антитеррористический комитет и антитеррористические комиссии в субъектах РФ.

В целях повышения эффективности антитеррористической безопасности на транспорте был создан Следственный комитет при прокуратуре РФ, в структуру которого вошли следственные управления при транспортных прокуратурах, а, также, следственные подразделения.

Ответом на теракты в московском метро стало подписание Указа Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения общественной безопасности на транспорте». Одновременно был разработан ряд законодательных мер по антитеррористической защищенности транспортной системы. Комплексная программа представляет собой механизм реализации федерального закона, основанный на принципах единого порядка построения системы транспортной безопасности в России.

Обеспечение безопасности в области эксплуатации железнодорожного транспорта является приоритетной задачей прокурорского надзора, что подтверждается указанием Генпрокуратуры России от 20 февраля 2020 г. № 84/23 «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере функционирования железнодорожного транспорта».

Одним из важных моментов в работе транспортной прокуратуры в современном мире является взаимодействие ее со средствами массовой информации (ст. 17 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации»), своевременное и полное освещение событий, построенное на анализе состояния законности и прокурорской деятельности, с целью пресечения распространения террористической идеологии в социальных сетях (приказ Генпрокуратуры России от 17 мая 2018 г. № 296 «О взаимодействии органов прокуратуры со средствами массовой информации и общественностью»).

Вопросы обеспечения транспортной безопасности в последнее время волнуют законодателей в различных странах мира. Тема прокурорского надзора и, непосредственно, законодательные меры противодействия транспортному терроризму исследовалась в трудах отечественных ученых В. И. Баскова, К. И. Амирбекова, Т. А. Ашурбекова, В. Ю. Захряпина, А. О. Левина, О. А. Рыбина и др. Однако анализ научно-правовой литературы говорит о недостаточном изучении проблемы, отсутствии определенной методики прокурорского контроля.

В настоящее время невозможно переоценить важность мер по укреплению транспортной безопасности для России. Поэтому надежность эксплуатации транспортного комплекса в процессе обеспечения национальных интересов играет значительную роль, что обусловлено, как политическими и социально-экономическими процессами, происходящими в России, так и уникальными для страны особенностями ее территории, ее положением на евразийском континенте.

Тенденция стабилизации транспортной безопасности в стране регулярно нарушается диверсиями и террористическими актами, случаями противозаконных действий на железной дороге — по статистическим данным до десяти тысяч в год.

Анализируя события последнего десятилетия, получаем следующие факты:

- 2013 г. террористический акт на железнодорожном вокзале в городе Волгограде;
- 2017 г. — взрыв на перегоне между станциями метрополитена в городе Санкт-

Петербурге;

— 2022 г. — усилием спецслужб предотвращен теракт — задержан сторонник МТО «Исламское государство», готовящий подрыв железнодорожных путей в городе Симферополе.

Обострение ситуации в стране с началом специальной военной операции по денацификации и демилитаризации на территории Украины в 2022 г. сопровождается усилением противозаконных действий запрещенных в России группировок, различных международных диверсионно-террористических блоков.

Основными целями прокурорского надзора в исследуемом направлении являются:

- обеспечение исполнения российских законодательств;
- обеспечение соблюдения Конституции РФ;
- укрепление единства законности в области защиты объектов железнодорожного транспорта от террористических атак;
- внесение инновационных предложений в законодательство для повышения эффективности работы государственных органов надзора;
- профилактика и выявление противоправных действий на транспорте;
- принятие оперативных мер по непосредственному пресечению правонарушений;
- наказание виновных в нарушении законов лиц с возмещением причиненного ущерба, в случае совершения правонарушения.

Предупреждение правонарушений на железнодорожном транспорте заключается в усилении охраны особо важных объектов — железнодорожных вокзалов, пассажирских и товарных составов, железнодорожных путей, так как они, чаще всего, являются объектом террористических диверсий. Совершенствование механизма государственного регулирования требует внедрения новейших современных технических средств автоматизации контроля и защиты, предусматривает увеличение ассигнований на эти целевые разработки, реализацию программы подготовки руководителей высокой квалификации и сотрудников спецподразделений.

Транспортный комплекс России представляет собой единый, интегрированный и диверсифицированный механизм, объединяющий большое количество сложных вспомогательных процессов. Развитие технологий и появление новых угроз диктуют необходимость разработки новых направлений транспортной безопасности, на совершенствование и создание новых методов и стратегий. Обеспечение антитеррористической безопасности может быть достигнуто за счет своевременного решения возникающих проблем, включая применение законодательства о безопасности на транспорте.

Предусмотрен ряд мероприятий, которые являются частью комплексной программы по обеспечению общественной безопасности на транспорте. В частности, основополагающими тезисами являются:

- создание единой структуры управления транспортной безопасностью;
- интеграция интересов всех участников процесса с привлечением промышленности, научного и профессионального сообщества;
- разработка единых требований по обеспечению транспортной безопасности;
- определение порядка принятия и отмены нормативных правовых актов, порядка проведения оценки уязвимости в области транспортной безопасности.

Обеспечение безопасности транспортных систем может быть достигнуто только в случае принятия антитеррористических мер, соизмеримых с масштабом существующих мировых угроз.

Наиболее существенная проблема реализации действующего законодательства в сфере транспортной безопасности возникает с введением конкретных сроков исполнения, за несоблюдение которых к виновным применяют административную ответственность в виде начисления штрафов или приостановления деятельности юридических лиц.

Применение нормативов транспортной безопасности, с точки зрения соблюдения сроков исполнения становится трудной задачей для большинства исполнителей, учитывая частоту внесения изменений в требования законодательства. Сверх избыточная насыщенность нормативной базы привела к замедлению развития экономики страны, так как многие нормативные акты утратили свою актуальность, но, по-прежнему, являются обязательными к исполнению. Среди них есть еще те, которые были приняты в рамках СССР. При нынешнем уровне технологического развития это одно из главных препятствий на пути развития страны, в то время как ключевая цель этих требований — безопасность людей — не может быть достигнута.

Перечень нормативных правовых актов, попадающих к признанию недействующими на территории РФ, подготовлен законодателями. В нем учтены поручения Правительства РФ, предложения и замечания федеральных органов исполнительной власти, профсоюзов, юридических и физических лиц.

Вопрос о реализации этой реформы является одной из главных тем всей научной и практической деятельности в области транспортной безопасности. Важной вехой в решении проблем стало заключительное расширенное заседание совета Ространснадзора, прошедшее под символом регуляторной гильотины.

Понятие «регулирующая гильотина» означает инвентаризацию всех существующих и обязательных нормативов для отмены или внесения в них изменений в не соответствующих актуальным проблемам нормативных требованиях.

Таким образом, в обществе назрела необходимость проведения реформ государственной контрольно-надзорной деятельности. Для повышения эффективности деятельности транспортной прокуратуры в сфере обеспечения безопасности на железнодорожных объектах необходимо послабление чрезмерно й административной нагрузки на исполнительные субъекты.

Для этого законодательными органами должен быть пересмотрен ряд правовых и законодательных актов с целью их актуализации на сегодняшний день. В результате проведенной инвентаризации необходимо построить новую более эффективную систему государственного прокурорского надзора, обеспечивающую неукоснительное соблюдение правопорядка на транспортных объектах.

Этот функционал несет в себе приказ Минтранса России от 7 августа 2019 г. № 259, который устанавливает организацию работ по внедрению механизма «регуляторной гильотины» в сфере обеспечения безопасности железнодорожного транспорта.

© Жеканец Д. С.¹

— студент Российского государственного
университета правосудия (г. Санкт-Петербург)
zhekanetc34206@yandex.ru

Проблемы противодействия незаконному обороту оружия

Аннотация: В настоящее время незаконный оборот оружия является одной из самых серьезных проблем. Противодействие незаконному обороту оружия входит в число основных направлений по борьбе с преступностью. В статье автор рассматривает проблемы уголовной ответственности за незаконный оборот оружия и отмечает, что они нуждаются в научном исследовании. Автор указывает, что одной из проблем является недостаток ч. 1 ст. 222 УК РФ. В рамках данной статьи нет четкого различия в общественной опасности деяний, которые совершаются в отношении разного количества предметов вооружения. Кроме того, рассмотрена такая проблема, как недостатки примечания к ст. 222 УК РФ. Стоит отметить, что судебная практика при решении данной проблемы достаточно противоречива. Запрет, содержащийся в примечании, на практике вызывает затруднения у судов при толковании данной нормы. Еще одной серьезной проблемой противодействия незаконному обороту оружия является рецидив данных преступлений. Автор отмечает, что для решения данной проблемы, необходимо разрабатывать дополнительные профилактические меры, направленные на снижение рецидива преступлений в рассматриваемой сфере.

Ключевые слова: преступление; оружие; незаконный оборот; общественная опасность; проблемы законодательства.

Незаконный оборот оружия представляет угрозу для общественной безопасности и является одной из серьезных проблем современного общества. В последние десять лет в Российской Федерации ежегодно органами внутренних дел регистрируются более 23 тыс. преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия. Кроме того, предметы вооружения нередко используются для совершения иных преступлений, и это значительно повышает их общественную опасность [1, стр. 72—78]. Следовательно, противодействие незаконному обороту оружия входит в число основных направлений в борьбе с преступностью [2, стр. 99—101].

Уголовное законодательство является одним из средств в борьбе с незаконным оборотом оружия. Но, несмотря на его эффективность в данном направлении, стоит отметить, что не все проблемы уголовной ответственности за незаконный оборот оружия разрешены и поэтому нуждаются в научном исследовании. Так, А. А. Задоян справедливо отмечает, что уголовное законодательство в сфере противодействия незаконному обороту оружия имеет пробелы [3, стр. 98].

Например, М. И. Муркштис указывает на недостаток ч. 1 ст. 222 УК РФ и отмечает, что в рамках данной статьи нет четкого различия в общественной опасности деяний, которые совершаются в отношении разного количества предметов вооружения и их видовых характеристик [4, стр. 181]. По смыслу закона получается, что санкция ч. 1 ст. 222 УК РФ предусматривает ответственность за незаконные действия с предметами вооружения, независимо от количественного признака данных предметов. Стоит согласиться с М. И. Муркштисом, и в том, что оценка общественной безопасности, совершенного преступления, в таком случае становится необъективной. Например, исходя из смысла данной нормы, сбыт девяти автоматов по степени общественной опасности

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **К. А. Краснова.**

будет приравнен к хранению одного пистолета. Исследователи проблем в области уголовного права для решения данной проблемы предлагают дифференцировать уголовную ответственность за совершение действий, указанных в диспозиции данной статьи УК РФ, с учетом количественного признака предмета.

Многие ученые рассматривают нормы уголовного права, которые предусматривают ответственность за незаконный оборот оружия в качестве положений с «двойной превенцией». И это справедливо, так как нормы с двойным превентивным эффектом позволяют пресекать преступления, связанные с нелегальным оборотом оружия, а также предупреждают совершение иных опасных посягательств. В связи с этим к одной из актуальных проблем противодействия незаконному обороту оружия можно отметить недостатки примечания к ст. 222 УК РФ, которые, на наш взгляд, являются значительными. Запрет, содержащийся в примечании, признавать добровольной сдачу предметов вооружения при производстве следственных действий по их обнаружению, на практике вызывает затруднения у судов при толковании данной нормы. Например, при оценке фактических обстоятельств, при которых лицо принимает решение о добровольной сдаче предметов вооружения перед началом проведения следственных действий. Так, 9 июля 2020 г. Заволжский районный суд г. Ярославля по делу № 1-124/2020 прекратил уголовное преследование в отношении подсудимого А., которому органами предварительного расследования было предъявлено обвинение по ч. 1 ст. 222 УК РФ, на основании примечания к данной статье. Суд указал, что сотрудники полиции собирались проводить обыск конкретно по эпизоду ч. 2 ст. 228 УК РФ, но перед производством обыска А. добровольно сообщил о наличии у него дома пистолета и патронов к нему. Кроме выданных А. предметов, при обыске обнаружено не было. В связи с этим, суд посчитал, что, А. предметы преступления выдал добровольно. Свое решение суд обосновал тем, что сотрудники полиции заведомо не знали о месте нахождения предметов вооружения и обыск они собирались проводить по обнаружению наркотических средств. Суд отметил, что при этом А. не находился в ситуации, которая исключает дальнейшее хранение этих предметов.

Стоит отметить, что судебная практика при решении данного вопроса достаточно противоречива, так как встречается и иная позиция судов. Согласно которой ошибочно полагать, что при производстве обыска иных предметов, например, наркотических средств, сообщение лицом о хранении незаконных предметов вооружения будет являться добровольной сдачей, так как в ходе обыска такие предметы легко обнаружить. Большинство ученых также считают, что сдача оружия перед проведением следственных действий, является вынужденной мерой, и называть ее добровольной было бы нелогично, так как, при проведении следственных действий, независимо от основания, вероятность обнаружения предметов вооружения высока. Данная позиция, нам кажется обоснованной, так как главным условием, при котором сдача предметов вооружения будет считаться добровольной, является реальная возможность дальнейшего хранения указанных предметов. Следовательно, в условиях проведения следственных действий, даже если они проводятся для выявления других предметов, реальная возможность хранения предметов вооружения ставится под сомнение.

Таким образом, на наш взгляд, примечание к ст. 222 УК РФ законодателю необходимо откорректировать и внести ясность в понятие о

добровольной сдаче соответствующих предметов вооружения в условиях проведения следственных действий, так как на практике данное примечание суды толкуют неоднозначно, что приводит к принятию противоречивых процессуальных решений.

О необходимости совершенствования уголовного законодательства, а также разработке дополнительных превентивных мер, направленных на противодействие незаконному обороту оружия свидетельствует такая проблема, как рецидив данных преступлений. Результаты криминологических исследований показывают, что в основном

преступления, связанные с незаконным оборотом оружия совершают мужчины в возрасте от 18 до 45 лет, т.е. активная часть населения, имеющая интерес к оружию. Среди данных лиц наблюдается высокий процент рецидива за ранее совершенные преступления. О данной проблеме в своих работах также отмечает К. В. Шаров, утверждая, что в большинстве случаев преступления, связанные с незаконным оборотом предметов вооружения совершают лица, которые ранее уже отбывали наказания за данные преступления [5, стр. 193]. Из вышеизложенного следует, что для решения данной проблемы, необходимо разрабатывать дополнительные профилактические меры, направленные на снижение рецидива преступлений в сфере незаконного оборота оружия.

В заключение стоит отметить, что незаконный оборот оружия характеризуется повышенной общественной опасностью, так как представляет угрозу безопасности общества и государства. Проведенный анализ показывает, что уголовное законодательство об ответственности за незаконный оборот оружия нуждается в совершенствовании.

Литература

1. Краснова К. А. Признак вооруженности как элемент уголовно-правовой характеристики бандитизма // Адъюнктура МВД России — 40 лет: перспективы науки и практики. Материалы круглого стола, посвященного 40-летию со дня образования очной адъюнктуры ФГУ «ВНИИ МВД России». — Москва : ВНИИ МВД России, 2011.
2. Кобец, П. Н. Деятельность МВД России по предупреждению угроз общественной безопасности, возникающих в процессе борьбы с преступностью / П. Н. Кобец, К. А. Краснова // Обеспечение общественной безопасности в Центральном федеральном округе Российской Федерации. Сборник материалов. — Воронеж : Воронежский институт МВД России, 2007.
3. Задоян, А. А. Проблемы криминологического предупреждения незаконного оборота оружия : монография. — Москва : Проспект, 2017.
4. Муркштис, М. И. Уголовно-правовое противодействие незаконному обороту оружия : монография. — Москва : Статут, 2019.
5. Шаров, К. В. Противодействие незаконному обороту оружия в Российской Федерации // Ученые записки Казанского университета. Серия Гуманитарные науки. — 2019. — № 1.

© Зорина В. Е.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Актуальные проблемы самозанятости в Российской Федерации

Аннотация. В данной статье рассматриваются основные направления развития самозанятости в России, исследуются актуальные проблемы правового регулирования в указанной сфере, предлагаются их пути решения.

Ключевые слова: самозанятость; индивидуальный предприниматель; налог на профессиональный доход; форма занятости; трудовые отношения.

Для начала необходимо отметить, что в России, в настоящее время, рынок труда достиг достаточно высокой гибкости и устойчивости, что позволяет создавать новые формы занятости, труда и преодолевать проблемы безработицы. Так, в качестве одной из нестандартных и новых форм занятости выступает самозанятость граждан.

Анализ действующего законодательства показал, что понятие «самозанятость» не получило своего легального закрепления, тем самым, в целях трактовки самозанятости необходимо обращаться к мнениям специалистов, изложенным в научной литературе. Так, например, Ж. А. Гобрис, изучая самозанятость, указывает на следующие признаки, присущие данному явлению: отсутствие трудовых отношений; осуществление деятельности на возмездной основе; сочетание признаков наемного работника и предпринимателя в одном лице [1, стр. 213].

Р. В. Каюмов указывает, что самозанятость похожа на индивидуальное предпринимательство, но при этом самозанятые граждане не могут нанимать лиц, осуществляют свою деятельность единолично и самостоятельно. По мнению автора, самозанятость — это особая форма занятости, предполагающая получение вознаграждения непосредственно от заказчика, без участия посредников [2, стр. 106].

Ввиду отсутствия единого подхода относительно самозанятых граждан как в научной литературе, так и правоприменительной практике, полагаем целесообразным на уровне действующего законодательства закрепить такое понятие как «самозанятые граждане» по аналогии, например, с такими понятиями как «юридическое лицо», «индивидуальный предприниматель». По нашему мнению, понятие «самозанятый гражданин» может быть представлено следующим образом: «это физическое лицо, зарегистрированное в установленном законом порядке, и самостоятельно, без привлечения наемных работников, осуществляющее определенную экономическую деятельность, в целях получения прибыли». Также полагаем, что на уровне Закона РФ от 19 апреля 1991 г. № 1032-1 «О занятости населения в Российской Федерации» необходимо внедрить новую категорию занятых граждан — самозанятые. Необходимо учитывать, что лица рассматриваемой категории наиболее сложны в плане формализации их статуса, следовательно, правовое регулирование деятельности самозанятых преимущественно должно быть основано на методе дозволения.

Актуальность рассмотрения проблематики самозанятости подтверждается тем, что согласно данным, представленным на официальном сайте ФНС России, по состоянию на 31 марта 2022 г. количество самозанятых по всей России составляет 4 546 491 [URL: <https://rmsp.nalog.ru/statistics2.html> (дата обращения: 4 мая 2022 г.)]. Большая часть самозанятых приходится на Центральный федеральный округ, далее идет Приволжский федеральный округ, на третьем месте — Северо-западный федеральный округ. Надо сказать, что с увеличением числа регионов, подключаемых к программе специ-

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

ального налогового режима, огромными темпами растет и ежедневное количество граждан, желающих зарегистрировать самозанятость. Вместе с этим, нельзя не отметить, что в некоторых регионах России механизм самозанятости так и не заработал, поскольку количество зарегистрированных самозанятых является минимальным или вовсе сводится к нулю.

Если говорить непосредственно о проблемах правового регулирования, связанных с самозанятостью граждан, стоит отметить, что сфера самозанятости преимущественно регулируется нормами налогового законодательства. Следовательно, возникает проблема, касающаяся защиты прав самозанятых в области трудового права, их социального и пенсионного обеспечения. Н. С. Панков решение указанной проблемы видит в создании нового автономного межотраслевого института, специализирующегося именно на правовом регулировании и регламентации статуса самозанятых граждан [6, с. 246]. На данный момент этот статус лишь частично регулируется налоговым, гражданским федеральным законодательством и подзаконными актами Правительства РФ. Более того, стоит отметить, что национальное правовое регулирование самозанятых граждан, к сожалению, в полной мере не отвечает ни общемировым тенденциям развития трудового законодательства, ни социально — экономическим потребностям российского общества.

Надо сказать, что, в настоящее время, на территории нашего государства действует Федеральный закон от 27 ноября 2018 г. № 422-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима “Налог на профессиональный доход”». Ю. А. Топчи в своем исследовании, наряду с положительными моментами представленной программы, выделяет и отрицательные, например, такие как:

— ограничение по срокам применения налогового режима. Действовать он будет до 2028 г. включительно. Будет ли он продлен, пока не известно.

— ограничение лимита дохода суммой в 2,4 млн руб. При превышении лимита гражданину придется переходить на «предпринимательский» режим налогообложения, т. е. применять ОСН, УСН или ЕНВД. Если гражданин не сделает этого самостоятельно, налоговый орган переведет его на ОСН автоматически.

— запрет на торговлю подакцизными товарами, продукцией, имеющей специальную маркировку. Данный недостаток актуален в связи с тем, что ассортимент маркируемых товаров регулярно расширяется [5, стр. 74].

Также можно предположить, что специальный налоговый режим, связанный с самозанятостью граждан, не предполагает собой необходимых и достаточных мотивирующих механизмов, которые простимулируют граждан надлежащим образом оформить свои доходы. В связи с изменчивостью законодательства существуют определенные экономические и правовые риски. Недостаточно разъясненные перед общественностью организационные и технологические вопросы могут демотивировать россиян к переходу на режим налогообложения для самозанятых.

Н. В Колесников, рассматривая актуальные проблемы самозанятости в России, указывает, что, по его мнению, в рамках правового регулирования отношений, возникающих в процессе деятельности самозанятых лиц, имеются значительные пробелы [3, стр. 538]. Для успешного привлечения самозанятых в правовое поле нужно использовать не только экономические механизмы, но также следует обращать внимание на проблемы социальной справедливости не только на рынке труда, но и в других сферах жизни.

Таким образом, подводя итог вышеизложенному, следует вывод о том, что институт самозанятости в России, наряду с присущими ему положительными моментами, характеризуется наличием определенных правовых проблем, решение которых необходимо в целях эффективного функционирования самозанятости. Установлено, что на уровне действующего законодательства, безусловно, необходимо закрепить понятие «самоза-

нятый гражданин». Также необходимым является более подробное правовое регулирование вопросов, связанных с пенсионным и социальным обеспечением самозанятых лиц. В дальнейшем институт самозанятости может стать очень значимой частью рынка, занимая ниши маловостребованных и низкоконкурентных областей, следовательно, решение проблем в указанной сфере просто необходимо.

Литература

1. Гобрис, Ж. А. Некоторые проблемы самозанятости в Российской Федерации // Современные проблемы правотворчества и правоприменения: Байкальский студенческий юридический форум-2019: Материалы Всероссийской студенческой научно-практической конференции, Иркутск, 21 марта 2019 года / Ответственные редакторы Э. И. Девицкий, С. И. Сулова. — Иркутск : Иркутский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2019.
2. Каюмов, Р. В. Проблемы института самозанятости в Российской Федерации // Моя профессиональная карьера. — 2020. — Т. 2. — № 19.
3. Колесников, Н. В. Актуальные проблемы правового регулирования самозанятых в России и зарубежных странах // Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву: Материалы Третьего Международного транспортно-правового форума, Москва, 10—11 февраля 2021 года. — Москва: Российский университет транспорта, 2021.
4. Панков, Н. С. Проблемы правового регулирования самозанятости в законодательстве Российской Федерации // Юридическая наука и практика в XXI веке: Материалы II международной научно-практической конференции студентов, Омск, 11 декабря 2020 года. — Омск: Частное образовательное учреждение высшего образования «Сибирский юридический университет», 2021.
5. Топчи, Ю. А. Самозанятость граждан на пути выхода из тени в свет / Ю. А. Топчи, А. Н. Ширяева // Экономика и управление: проблемы, решения. — 2020. — Т. 2. — № 11(107).

© Малашенков Н. А.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
nikitasoks@lenta.ru

Особенности морской перевозки груза

Аннотация. В статье исследуются проблемы современного правового регулирования международной морской перевозки грузов. Формулируется вывод о том, что многообразие источников правового регулирования является специфической чертой международных морских перевозок. Государства выбирают для себя наиболее выгодный международный договор, из-за чего сталкиваются с проблемой возникновения конфликтных ситуаций на международной арене. Предлагаем прийти к единообразию, унифицировав нормы в пределах одного международного документа, отвечающего интересам большинства государств, что будет способствовать решению проблем правового регулирования договора международной морской перевозки.

Ключевые слова: правовое регулирование; международная морская перевозка грузов; договор; перевозчик; фрахтователь; отправитель; коносамент; тайм-чартер.

Морские перевозки — один из эффективных и самых популярных способов доставки грузов. Морской транспорт играет важную роль в жизни мировой экономики и занимает ключевое место в формирующейся единой глобальной транспортной системе. Он отличается тем, что по своей деятельности является «международной» отраслью.

В условиях стремительной интернационализации производства бесперебойные, стабильные и эффективные международные транспортные услуги являются важной предпосылкой для нормального функционирования экономики, как отдельных стран, так и мировой экономики в целом. Очевидна тесная взаимозависимость процессов развития международного судоходства и мировой экономики в целом.

Океаны — самая большая транспортная артерия в мире, через которую проходит большая часть мирового экспорта. Недаром замечено, что владеющий морем — хозяин мира. Важным вопросом для развития мировой экономики и международных экономических отношений является вопрос о возможностях и степени влияния на них морского транспорта.

Правовое регулирование морской перевозки грузов имеет тысячелетнюю историю. Так, в одном из древнейших, дошедших до нас памятников права, известном Законнике Хаммурапи (XVI в. до н. э.), существуют нормы, которые регулируют отношения судовладельца с другими лицами, участвующими в судоходстве.

Применительно к морскому транспорту понятие качества транспортных услуг обычно определяется как степень обеспечения безопасной и своевременной доставки товаров.

В случае опасной перевозки, помимо прямых экономических потерь, понесенных перевозчиком и клиентами, активизируется коммерческая и юридическая деятельность для выяснения претензий и защиты их интересов. В конечном итоге это приводит к неоправданным затратам для участников транспортного процесса.

Актуальность темы объясняется тем, что сегодня существует сильная конкуренция в выборе транспортных услуг, эффективного транспортного средства для доставки внешнеторговых грузов. В связи с этим деятельность транспортных компаний, в том числе морского транспорта, должна соответствовать повышенным требованиям, ха-

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

рактикам и правилам доставки грузов к качеству обслуживания и внешнеэкономической деятельности компаний.

Известно, что международные связи не могут развиваться без международно-правового регулирования. В силу этого развитие международных связей теснейшим образом зависит от уровня правового регулирования на международной арене. Развитие международных отношений привело к заключению между странами различных договоров и соглашений. В последнее время, в связи со стремительным развитием транспортной техники, страны стали все чаще взаимодействовать между собой, в связи с чем возросло значение различных международных соглашений в данной сфере. Сказанное актуализирует исследование особенностей современного правового регулирования международной морской перевозки грузов.

Следует отметить, что в торговом мореплавании одним из основных видов деятельности считается морская перевозка грузов, реализуемая посредством международного сообщения. Этот вид перевозок классифицируется на внешние и внутренние морские перевозки, выполняемые между двумя и более странами. Помимо этого, в международных документах выделяются и иные виды морских перевозок, в частности: морские контейнерные перевозки (фрахт), навалочные грузы, морские перевозки для накатных грузов; перевозки «от двери к двери». Каждая из вышеперечисленных форм морских перевозок обладает спецификой, позволяющей их различать.

Так как речь в данном случае идет об отношениях частноправового характера, осложненных иноземным элементом, прежде всего необходимо решить вопрос избрания применимого права для установления дееспособности и правоспособности физических лиц, их правового режима и т. п.

Ключевым коллизионным принципом для установления правосубъектности участников перевозочной деятельности является их личный закон, под которым для физических лиц в России понимается закон гражданства, а для организаций — закон места регистрации.

Участниками международных морских перевозок грузов считаются стороны договора, которыми, в соответствии с положениями ст. 115 Кодекса торгового мореплавания РФ (далее — КТМ РФ), являются перевозчик и фрахтователь или отправитель, в зависимости от того, какой вид договора заключается — с предоставлением судна либо без.

Фрахтователем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер).

Отправителем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза без условия предоставления для перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени.

В Гаагских правилах касательно перевозок по коносаменту имеется схожий перечень субъектов, поскольку, ратифицировав эту конвенцию, наша страна приняла на себя обязательства по приведению национального законодательства в соответствии с международными требованиями.

Гамбургские правила, в отличие от вышеперечисленных норм, содержат расширенный перечень субъектов перевозок, и включают в себя, кроме сторон договора, фактического перевозчика — лица, выполняющего фактическую перевозку груза, а также грузополучателя — лица, уполномоченного данный груз получить. Роттердамские правила не подвергаются анализу, поскольку на настоящий момент не вступили в силу и не применяются на практике.

В практике морских перевозок грузов на международном уровне применяют два типа сообщений — трамповое и линейное. Линейный тип судоходства заключается в транспортировке судоходной организацией товарной массы через регулярные проме-

жутки времени и оформляется коносаментом. При осуществлении трамповых перевозок подписывается рейсовый чартер — договор перевозки с условием предоставления судна, его части либо помещений. В основе регулирования отношений по чартеру лежат диспозитивные нормы национальных морских законов и множество проформ, являющихся примерными условиями договора. Стороны имеют право выбрать любую проформу, они могут менять ее условия и дополнять их. Часто все изменения и дополнения сводятся в прилагаемый к проформе аддендум.

Исследуя проблему формы и содержания договора морской перевозки груза необходимо отметить, что он считается строго формальным, все предъявляемые к нему требования фиксированы в международных договорах и национальном законодательстве. Этот вид договора заключается письменно и является основанием возникновения между субъектами правовых отношений.

Касательно данного вопроса в многосторонних соглашениях и в законодательстве России имеются единообразные нормы. Заключение договора перевозки груза на линейных судах подтверждается выдачей коносамента, который составляется перевозчиком и подписывается им.

Коносамент — это документ, который не является договором перевозки, поскольку является односторонним актом, подписываемым капитаном либо другим представителем перевозчика. Указанный документ выписывается на основе стандартных бланков, разрабатываемых объединениями судовладельцев, линейными судоходными и прочими морскими предприятиями. Данный документ включает в себя реквизиты, определяемые по соглашению сторон. Для нашего государства приоритетным документом коносаменту считается Гражданский кодекс РФ.

Отношения перевозчика и фрахтователя при перевозке на трамповых судах оформляются письменно посредством чартера, в котором излагаются согласованные сторонами условия перевозки и предшествующие перевозке условия: характеристики судна, место и время его подачи и др. Чартер подписывается фрахтователем и перевозчиком (их представителями).

Сегодня дискуссионным является вопрос о правовой природе тайм-чартера. Проанализировав зарубежный опыт, необходимо отметить, что в Германии, США и Великобритании тайм-чартер считается однотипным видом перевозок с рейсовым чартером, что фиксировано в нормах права. В Польше этот вид перевозок является самостоятельным. Он не приравнивается к прочим видам. Во Франции тайм-чартер считается разновидностью фрахтования судна. В нашей стране в ст. 198 КТМ РФ тайм-чартер является договором фрахтования судна на время.

Проведенное исследование показало, что многообразие источников правового регулирования — специфическая черта международных морских перевозок. Правовые обычаи, на настоящий момент, носят опосредованный характер в регулировании этих правовых отношений. Стороны сами принимают решение о применении данных норм в регулировании появившихся между ними отношений, в связи с чем при рассмотрении споров эти нормы учитываются не всегда. Положения же конвенций, принятых еще в двадцатом веке, не всегда соответствуют условиям современной реальности.

Исследования специалистов показывают, что убытки от несохранной доставки грузов морем составляют в среднем 1,0—1,5% их стоимости. Это означает, что при международных перевозках теряется от 10 до 15 млрд долл. (по статистике ООН доля морской торговли составляет примерно 1000 млрд. амер. дол.)

Сравнительно с воздушными, трубопроводными, железнодорожным и автомобильными видами перевозок морская транспортировка судном отличается более низкой себестоимостью.

Новые технологии, современная конструкция судна, а также разработки в области производства устройств для погрузки/выгрузки грузов в порту обеспечивают сниже-

ние конечной цены морской транспортировки. Доля стоимости погрузки товаров на судно и выгрузки его в порту в общем объеме цены перевозки снизилась с 11 до 2%.

Строительство крупногабаритных судов способствует повышению их грузоподъемности, что снижает себестоимость транспортировки морским судном.

Ни один другой вид транспорта не может сравниться с морским судном по грузоподъемности и вместимости товаров для транспортировки.

В случаях, когда габариты морского судна не позволяют ему подойти к определенному порту, инновационные технические решения дают возможность быстро разгружать судно на рейде либо в открытом море.

Единые нормативы, которые разработаны в отношении проектировки и строительства морского судна позволяют ускорить разгрузку/погрузку в порту.

Грузовые контейнеры на борту морского судна обеспечивают сохранность грузов во время транспортировки.

Согласно статистике, морская транспортировка отличается самым низким процентом потери или порчи груза в результате аварий или стихийных бедствий (от 1 до 1,5%). Унифицированные правовые нормы. Морская транспортировка грузов регулируется Афинской и Брюссельской конвенциями. Транспортировка грузов морским судном — наиболее эффективный вариант перемещения товаров между различными континентами.

Морская транспортировка отличается самой низкой скоростью перевозок. При этом на продолжительность перемещения товаров морским судном больше влияет не скорость самого судна, а время, необходимое для погрузочных работ в морском порту. Ускорению морских перевозок способствуют технологии мульти модальных перевозок.

Сложный в технологическом плане процесс погрузки/разгрузки;

Высокая степень зависимости от погодных и климатических условий. Морская транспортировка может сильно замедляться или даже приостанавливаться под воздействием природных факторов.

Транспортировка грузов морским транспортом отличается от других видов перевозок зависимостью от пропускных характеристик каналов.

Начиная с древнейших времен, существует угроза для морских транспортировок со стороны пиратов.

Морская транспортировка требует высоких инвестиций. Строительство современного судна — достаточно дорогостоящий процесс.

Крепление и упаковка груза для морской транспортировки должны осуществляться по строгим правилам.

Низкая частота груза отправок.

Деятельность в Мировом океане в основном связана с производственными процессами и направлена на достижение определенных материальных результатов. При осуществлении данного вида деятельности между ее участниками, а также между ними и другими лицами существуют отношения родового характера, регулируемые в основном гражданским правом. Например: по договору морской перевозки пассажира и багажа перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа — также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа — и за его провоз. Договор на перевозку товаров является одним из важнейших коммерческих договоров, которые устанавливают связь между промышленностью и сельским хозяйством, промышленностью и торговлей.

Сторонами по договору перевозки груза являются транспортные организации — грузоотправитель и перевозчик. Договор морской перевозки грузов бывает двух видов: договор перевозки грузов по чартеру и договор перевозки грузов по коносаменту. Порядок разработки условий и заключения двух указанных видов договоров перевозки

груза различен. Заключая чартер, стороны имеют возможность обсудить и согласовать условия перевозки. Наличие типовых проформ чартера не исключает индивидуализации условий конкретного договора по воле сторон. Содержание договора перевозки груза по коносаменту predeterminedено установленными в одностороннем порядке условиями работы конкретной линии. Объявляя состав судов, выполняющих линейные рейсы, расписание движения между определенными портами и существующие на линии тарифы, судовладельческое предприятие тем самым предлагает грузовладельцам вступить в договор перевозки груза на определенных условиях. При таком положении грузовладельцу остается только согласиться или не согласиться с предложенными условиями. Задачи осуществляемой государствами морской политики потребовали выработки соответствующих юридических норм. В свое время это вызвало к жизни конвенции по морскому праву. С развитием мирового судоходства возникла необходимость существования значительного числа международных правил, которые содержатся в специальных конвенциях, выполнение которых обеспечивается государствами — участниками конвенций через создаваемые ими специальные административные (надзорные) органы.

С развитием глобального морского транспорта возникла необходимость иметь большое количество международных правил, содержащихся в специальных конвенциях, выполнение которых обеспечивается договаривающимися государствами через создаваемые или специальные административные (надзорные) органы.

© Игловикова Н. Н.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
iglovikova_nata@mail.ru

Проблемы правового регулирования налогообложения юридических лиц

Аннотация. В статье рассмотрено правовое регулирование налогообложения юридических лиц, выявлены проблемы данного регулирования, обозначены предполагаемые пути решений проблем путем внесения изменений и дополнений в законодательство Российской Федерации.

Ключевые слова: налог; налогообложение; юридические лица; налоговая политика; налоговый режим.

Условия современных реалий свидетельствуют о том, что оптимизированная система налогообложения на предприятии имеет не менее важную роль, чем маркетинговая или производственная стратегия. Сложность налогообложения в Российской Федерации обусловлена рядом факторов, к числу ключевых стоит отнести «непрозрачное» и в некоторых местах «неточное» налоговое законодательство и отсутствие прогрессивной системы.

Развитие налога на добавленную стоимость (НДС) и налога на прибыль организаций (НП) сопутствовало переходу России к рыночной экономике, сделав их одними из мощнейших рычагов воздействия на негосударственный сектор экономики. Государство способно стимулировать и ограничивать деятельность хозяйствующего субъекта за счет прямой связи указанных налогов с выручкой и прибылью.

Существующая в государстве система налогообложения (СН) оказывает существенное влияние на деятельность юридических лиц, поскольку стимулирует либо угнетает их в случае установления и изменения государственной налоговой системы, определения величины налоговых ставок либо предоставления налоговых льгот. Выступая в качестве основного средства для пополнения всех уровней бюджетов, налоговые отчисления, которые осуществляют юридические лица, не должны становиться для них непосильным налоговым бременем, мешающим эффективной предпринимательской деятельности. Поэтому основополагающая задача государства в сфере правового регулирования налогообложения юридических лиц, заключается в том, чтобы сформировать «правильное» налогообложение для юридических лиц.

Следует отметить, что, к сожалению, в нашей стране начисления существенно отличаются от поступлений. Между тем, рост начислений, особенно если он значительный порождает рост экономических преступлений, в первую очередь связанных с уклонением от налогов. Вышеуказанные недостатки способствуют росту налоговых начислений в целом по России. При этом, наибольшего роста достигают начисления таких налогов как НДС, налог на прибыль, НДСП и акцизы. Негативная тенденция современного налогообложения юридических лиц также отмечается в том, что задолженность по этим налогам неуклонно растет, достигая достаточно высокого уровня по отношению к размеру налоговых начислений [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/printsipy-nalogooblozheniya-2> (дата обращения: 20 мая 2022 г.)].

Опыт зарубежных стран демонстрирует достаточно успешные результаты внедрения прогрессивной системы налогообложения, стимулирующей развитие малого и

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова.**

среднего бизнеса за счет возможности данных предприятий платить налоги по минимальным ставкам в первое время.

Выделим наиболее актуальные текущие трудности, стоящие на пути налогообложения юридических лиц:

1. Сложность и запутанность текущей системы налогообложения. Норма ст. 3 НК РФ, которая звучит как «Акты законодательства о налогах и сборах должны быть сформулированы таким образом, чтобы каждый точно знал, какие налоги (сборы, страховые взносы), когда и в каком порядке он должен платить» практически не исполняется. Нормативные акты, безусловно, содержат всю нужную информацию, однако верная и полная интерпретация налоговых режимов и условий со всеми уточнениями и исключениями требует профессиональных навыков владельца бизнеса или привлечения квалифицированных специалистов по бухучету и налогам. Сложная структура налоговой системы РФ, включающая в себя налоги, акцизы, сборы, отчисления, которые во многом идентичны своей природой, порождает бюрократические барьеры, останавливающие молодых предпринимателей перед запуском своего дела и создающие значительные трудности уже занятым своим делом. Нередки случаи, когда квалифицированные специалисты по бухгалтерии совершают ошибки, приводящие к значительным штрафным санкциям.

3. Достаточно частые поправки в законодательстве. Данный пункт составляет дополнительную трудность в адаптации к налоговой системе. Много информации, получаемой из свободных аналитических или справочных источников, оказывается неактуальной [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-i-perspektivy-nalogooblozheniya-yuridicheskikh-lits-v-rf>]. Все изменения в законодательных актах должны происходить одновременно с внесением соответствующих уточнений в бюджеты исключительно за счет внесения изменений в законодательные и нормативные акты по налогам.

4. «Непрозрачность» ведения налоговой отчетности. Как говорилось выше, точное ведение налоговой отчетности с соблюдением полного перечня условий, исключений и поправок возможно только при наличии квалификации или профессиональных навыков, приобретение которых выступает дополнительной сложностью при организации своего дела.

В складывающейся ситуации, на наш взгляд, решить существующие проблемы налогообложения юридических лиц можно с помощью следующих мер:

1) необходимо усилить налоговый контроль над совершаемыми юридическими лицами операциями, устранив при этом избыточное административное давление на бизнес, и усилив его защищенность при проведении контрольно-надзорных мероприятий;

2) важно обеспечить стабильность налоговой системы, для чего постепенно проводить налоговые реформы;

Пути решения трудностей и неточности налогообложения юридических лиц должны носить комплексный характер, базируясь на трех основных принципах: прозрачность, индивидуальность, стабильность.

По вопросу обеспечения прозрачности налоговой системы можно отнести следующие моменты.

1. Уполномочить финансовые органы России создавать дополнительные нормативные правовые акты регулирования вопросов, требующих детализации и конкретизации, если информации с иных нормативных актов недостаточно или она «сильно разрознена».

2. Уполномочить Правительство РФ правом издания дополнительных нормативных правовых актов по незатронутым или слабоосвещенным вопросам.

Принцип индивидуализма раскрывается в следующих направлениях:

— внедрение прогрессивной шкалы налогообложения;

- создание особого налогового режима со льготными условиями для компаний, действовавших в научной сфере и инновационной сфере высоких технологий;
- введение высокой прогрессивности при обложении особо больших и спекулятивных доходов;
- повышенное обложение налогами доходов, вывозимых за рубеж не с целью содействия национальному экспорту;
- создание особых льготных режимов для инвестиционной деятельности, направленной в первую очередь на высокотехнологичные и наукоемкие отрасли.

Закрывающий принцип достигается сменой парадигмы ведения налоговой политики. Ежемесячные изменения налогового законодательства подрывают собираемость налогов и вызывают нарастание социальной напряженности в рядах предпринимателей. Целесообразней было бы накапливать необходимые изменения и дополнения в рамках допустимого времени, заведомо подготавливая почву для наименьших потрясений [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/printsipy-nalogooblozheniya-2> (дата обращения: 20 мая 2022 г.)].

В силу сказанного, долгосрочной концепцией совершенствования правового регулирования налогообложения юридических лиц является поступательное элективное преобразование налоговых режимов на фоне устойчивой экономической системы, суть которых будет заключаться в значительной дифференциации налоговых мер, применяемых к разным размерам субъектов хозяйствования.

© Инапшба М. Р.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Особенности гражданско-правовой ответственности в случае авиакатастрофы

Аннотация. Воздушный транспорт считается самым безопасным видом транспорта. Тем не менее, ежегодно по всему миру случаются авиакатастрофы, которые уносят множество человеческих жизней. В статье рассматриваются особенности гражданско-правовой ответственности в случае авиакатастрофы. В ходе исследования данной темы выявлена проблема привлечения к ответственности перевозчика. Предложены пути устранения данной проблемы внесением дополнений в действующее законодательство.

Ключевые слова: воздушный транспорт; авиакатастрофа; пассажир; багаж; груз; ответственность.

На сегодняшний день воздушный транспорт является одним из самых востребованных видов транспорта. Он осуществляет перевозки пассажиров, багажа, груза и почты. Воздушный транспорт обладает рядом преимуществ, среди которых:

- 1) скорость перевозки пассажиров и грузов. Воздушный транспорт является самым быстрым транспортом, позволяющий за считанные часы доставить на ближние и дальние расстояния пассажиров или груз;
- 2) возможность доставки груза в труднодоступные районы. Так, для самолетов нет препятствий в виде гор, морей и иных подобных препятствий;
- 3) безопасность движения. Воздушный транспорт по сравнению с другими видами транспорта (например, автомобильным) является достаточно безопасным.

Однако, несмотря на то, что воздушный транспорт является самым безопасным видом транспорта, ежегодно по всему миру случаются авиационные происшествия. Согласно отчету Межгосударственного авиационного комитета «Состояние безопасности полетов в гражданской авиации государств-участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства в 2020 году» абсолютный показатель состояния безопасности полетов в сравнении с показателями 2019 г. ухудшился. Так, в 2019 г. произошло 41 авиационное происшествие, а в 2020 г. — 46 авиационных происшествий. Количество авиакатастроф в 2020 г. (23 авиакатастрофы) в сравнении с показателями 2019 г. (25 авиакатастроф) уменьшилось. Приведенные данные, необходимо учитывать с сокращением полетов в 2020 г. из-за пандемии COVID-19. Если говорить о показателях 2018 г., то количество авиакатастроф (25) по сравнению с 2017 годом (32) снизилось.

Прежде чем перейти к рассмотрению особенностей гражданско-правовой ответственности в случае авиакатастрофы, необходимо дать определение понятию «авиакатастрофа».

На сегодняшний день понятие «авиакатастрофа» в воздушном законодательстве Российской Федерации отсутствует. Чтобы дать определение понятию «авиакатастрофа», необходимо рассмотреть такие понятия как «авиационное происшествие» и «катастрофа», которые содержатся в постановлении Правительства РФ от 2 декабря 1999 г. № 1329 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и авиа-

¹ Научный руководитель: доктор педагогических наук, профессор **Е. В. Протас**.

ционных инцидентов с государственными воздушными судами Российской Федерации». Так, авиационным происшествием является событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое привело к гибели (телесному повреждению со смертельным исходом) какого-либо лица, находившегося на борту воздушного судна, и/или утрате этого воздушного судна. Катастрофой является авиационное происшествие с человеческими жертвами.

Из вышеизложенного следует, что авиакатастрофой является авиационное происшествие, произошедшее на воздушном судне, которое привело к гибели какого-либо лица (пассажиров и членов экипажа).

Вследствие авиакатастрофы причиняется вред жизни и здоровью пассажиров, а также их имуществу. Поэтому возникает необходимость возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью пассажиров. В связи с этим, одним из актуальных вопросов является вопрос о том, как будет компенсирован ущерб лицам, пострадавшим в авиакатастрофе.

Гражданско-правовая ответственность является мерой принудительного воздействия имущественного характера, применение которой влечет неблагоприятные последствия имущественного характера для правонарушителя, в целях восстановления прав потерпевшего.

Для того, чтобы привлечь к гражданско-правовой ответственности причинителя вреда, необходимо наличие следующих условий:

1) противоправность поведения лица, причинившего вред. Противоправным является поведение, которое нарушает нормы права;

2) наличие вреда правонарушителя. В соответствии с определением Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 27 января 2015 г. № 81-КГ 14-19 под вредом понимается умаление охраняемого законом материального или нематериального блага, любые неблагоприятные изменения в охраняемом законом благо;

3) причинная связь между противоправным поведением нарушителя и наступившим вредом. Под причинной связью следует понимать объективную взаимосвязь двух явлений — причина и следствие. Лицо, причинившее вред может быть привлечено к ответственности только за вред, причиненный его действиями. Так, в случае если причинная связь будет отсутствовать, то это исключает ответственность, так как лицо, которое не причинило вред, отвечать не будет;

4) вина правонарушителя.

В гражданском праве различают две формы вины:

— умысел — означает, что лицо действовало намеренно, то есть осознавало общественную опасность своих действий;

— неосторожность — означает, что лицо осознавало противоправный характер своих действий, но не желало наступления отрицательных имущественных последствий. Данная форма вины выражается в отсутствии должной внимательности, предусмотрительности, а также заботливости.

Вопросы гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами на воздушном транспорте регламентируются Воздушным кодексом РФ, Гражданским кодексом РФ, а также международными договорами РФ.

Говоря о правовом регулировании международных воздушных перевозок, необходимо выделить две важные конвенции — «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок», которая была принята в г. Варшаве в 1929 г. (Варшавская Конвенция), а также «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок», принятая в 1999 году в г. Монреале (Монреальская Конвенция).

Варшавская Конвенция 1929 г. устанавливает обязательные для участников основные условия договора воздушной перевозки, формы документов, на основании кото-

рых осуществляются международные воздушные перевозки, а также пределы ответственности авиаперевозчиков. Данная Конвенция неоднократно изменялась. Так, в 1955 г. был принят Гаагский протокол, который увеличил вдвое предел ответственности перевозчика при перевозке пассажиров.

Монреальская Конвенция была принята на Дипломатической конференции государств-членов ИКАО в 1999 г. В данной Конвенции было представлено новое решение вопросов ответственности авиаперевозчика. Так, в соответствии с положениями Варшавской Конвенции ответственность перевозчика в случае смерти или телесного повреждения пассажиров ограничена. В свою очередь, Монреальская Конвенция вводит двухуровневую систему ответственности. Первый уровень устанавливает объективную ответственность в размере до 100 тыс. специальных прав заимствования, независимо от вины перевозчика. Второй уровень основан на презумпции вины перевозчика и устанавливает неограниченную ответственность. В случае, если перевозчик докажет, что причинение вреда было вызвано небрежностью, неправильными действиями или бездействиями лица, требующего возмещения, тогда он освобождается от ответственности.

Также необходимо упомянуть Конвенцию о международной гражданской авиации, которая была принята в г. Чикаго в 1944 г. (Чикагская Конвенция). В данной Конвенции установлены основные нормы и принципы работы международной гражданской авиации. Чикагская Конвенция имеет важное значение, так как ее суть направлена на то, чтобы обеспечить безопасность международной гражданской авиации.

В Российской Федерации ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира воздушного судна в случае авиакатастрофы регламентируется положениями ст. 117 Воздушного кодекса РФ (далее — ВК РФ). Пункт 2 ст. 117 ВК РФ определяет воздушную перевозку пассажира как «период нахождения пассажира на борту воздушного судна; период посадки пассажира на борт воздушного судна; период высадки пассажира с борта воздушного судна». Именно в течение данного периода перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна, установленную Воздушным кодексом РФ.

В этой же статье установлены размеры компенсаций, которые перевозчик обязан выплатить в счет возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира его жизни или здоровью:

- 1) при причинении вреда жизни пассажира воздушного судна — 2 млн руб. (п. 1.1 ст. 117 ВК РФ);
- 2) в случае причинения вреда здоровью пассажира размер компенсации не может превышать 2 млн руб. (п. 1.2 ст. 117 ВК РФ).

Как известно, воздушный транспорт относится к источникам повышенной опасности. Крушение самолета может произойти из-за отказа двигателей, нарушения работы системы управления и др. В связи с этим, Гражданский кодекс РФ устанавливает ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. В ст. 1079 ГК РФ предусмотрены обстоятельства, которые полностью исключают ответственность владельца источника повышенной опасности: непреодолимая сила и умысел потерпевшего. Бремя доказывания того, что вред был причинен вследствие действия непреодолимой силы или умысла потерпевшего лежит на владельце источника повышенной опасности.

На сегодняшний день одной из глобальных проблем современности является терроризм, который относится к числу наиболее опасных и трудно прогнозируемых преступных деяний. На воздушном транспорте одной из форм проявления терроризма является угон самолета либо иное преступное вмешательство в деятельность гражданской авиации. Так, незаконное завладение самолетом во время полета другими лицами может привести к авиакатастрофе. Владелец источника повышенной опасности осво-

бождается от ответственности в случае, когда источник повышенной опасности выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц (п. 2 ст. 1079 ГК РФ). В данном случае к ответственности будут привлекаться лица, которые противоправно завладели воздушным судном. В случае, если будет установлено, что в противоправном изъятии источника повышенной опасности из обладания владельца виновен он сам, то суд вправе возложить ответственность как на владельца, так и на лицо, которое противоправно завладело таким источником.

Отдельно Воздушный кодекс РФ предусматривает ответственность за вред, причиненный при столкновении воздушных судов. В соответствии с положениями ст. 129 ВК РФ имущественная ответственность владельцев воздушных судов в данном случае сводится к следующему:

1) в случае, если вред был причинен одному из владельцев по вине другого, то возмещается виновным;

2) в случае, если столкновение воздушных судов произошло по вине обоих владельцев, то размер возмещения вреда будет определяться с учетом степени вины каждого. Если степень вины определить невозможно, то ответственность будет распределена между владельцами поровну (подп. 2 п. 1 ст. 129 ВК РФ).

Имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров, а также за вред причиненный имуществу третьих лиц, будут нести оба владельца воздушных судов независимо от того, кто из них виновен в столкновении воздушных судов. Вместе с тем, владелец воздушного судна имеет право регресса к виновному (п. 4 ст. 129 ВК РФ).

В случае авиакатастрофы вред причиняется не только жизни и здоровью пассажира воздушного судна, но и его имуществу. Воздушный кодекс РФ устанавливает ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение багажа (п. 1 ст. 118 ВК РФ). Эту ответственность перевозчик несет в случае, если не докажет, что принял все необходимые по предотвращению причинения вреда либо данные меры невозможно было принять. Кроме того, перевозчик несет ответственность за сохранность ручной клади. Перевозчик может быть освобожден от ответственности за несохранность ручной клади в случае, если докажет, что утрата, недостача или повреждение ручной клади произошли вследствие обстоятельств, которых перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (п. 2 ст. 118 ВК РФ).

Пункт 3 ст. 118 ВК РФ устанавливает, что перевозчик может быть освобожден от ответственности за утрату, недостачу, повреждение багажа либо груза в случае, если докажет, что это случилось не во время воздушной перевозки.

Необходимо обратить внимание на следующий вопрос. Так, исходя из содержания п. 3 ст. 118 ВК РФ следует, что если перевозчик докажет, что утрата, недостача или повреждение багажа не явились результатом совершенных им умышленных действий (бездействия), то он освобождается от ответственности. Однако, данное обстоятельство не может быть признано основанием освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого груза или багажа, так как положения Гражданского кодекса РФ требуют от перевозчика принять все необходимые меры для обеспечения его сохранности. Таким образом, можно сделать вывод о том, что если умысла у перевозчика не было, то это не будет служить основанием освобождения его от ответственности.

В воздушном законодательстве существует пробел данной нормы. Нередко транспортные уставы и кодексы отступают от норм, содержащихся в Гражданском кодексе РФ, что влечет за собой возникновение юридических споров и коллизий.

Так, для решения данной проблемы, руководствуясь п. 1 ст. 796 ГК РФ, необходимо сформулировать п. 3 ст. 118 ВК РФ в следующей редакции: «Перевозчик несет ответственность за утрату, повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они

явились результатом действий, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо произошли за пределами воздушного судна».

В случае авиакатастрофы в соответствии со ст. 119 ВК РФ перевозчик будет нести ответственность за утрату, недостачу, повреждение багажа, груза, а также ручной клади в следующих размерах:

— в случае, если ценность багажа, груза установлена, то в размере объявленной ценности;

— в случае, если ценность багажа, груза не установлена, то в размере их стоимости, но не более шестисот рублей за килограмм веса багажа или груза;

— в отношении ручной клади возмещение устанавливается возмещение в размере ее стоимости, а в случае, если ее установить невозможно, то в размере не более чем одиннадцать тысяч рублей.

Что касается определения стоимости багажа, груза, а также ручной клади, то она определяется исходя из цены, которая указана в счете продавца или в соответствующем договоре. В случае, если подтверждающие документы отсутствуют, то стоимость определяется исходя из средней цены на аналогичный товар, находившийся в том месте, где должны были выдать груз.

Таким образом, можно сделать вывод, что действующее воздушное законодательство нуждается в совершенствовании. Так, некоторые нормы Воздушного кодекса РФ вступают в противоречие с нормами Гражданского кодекса РФ. Для решения данной проблемы считаем необходимым внести предложенные изменения в п. 3 ст. 118 ВК РФ. Вышесказанное позволит обеспечить безопасность перевозок на воздушном транспорте.

© Кабанова М. А.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
m.kabanova98@mail.ru

Недобросовестная конкуренция в российском законодательстве

Аннотация. В статье исследовано понятие, основные черты недобросовестной конкуренции, а также нормы, которые защищают конкуренцию и не допускают монополизацию.

Ключевые слова: конкуренция; хозяйствующие субъекты; предпринимательская деятельность; санкции.

Недобросовестная конкуренция — это нарушение правовых предписаний и норм конкуренции. Простыми словами — это попытка захвата монопольного положения в какой-либо сфере или отрасли предпринимательской или коммерческой деятельности.

В. А. Шретер утверждал, что «недобросовестная конкуренция — явление космополитическое, проделки в этой области отличаются чрезвычайным однообразием во всех странах, где процветает торговля» [1, стр. 551].

Современные ученые более определены в изложении своих взглядов на недобросовестную конкуренцию.

Ю. И. Свядосц определял недобросовестную конкуренцию как «совершение таких действий в промышленных и торговых делах, которые направлены на извлечение имущественных выгод путем осуществления недобросовестных, противоречащих честным правилам и обычаям действий по отношению к конкурентам в капиталистическом обороте» [2, стр. 170]

Ю. Касьянов определяет недобросовестную конкуренцию как «состязательность независимых хозяйствующих субъектов на товарном рынке с целью получения каких-либо экономических преимуществ или выгод посредством формирования негативного мнения потребителя по отношению к товару своих конкурентов или формирования мнения потребителя по отношению к своему товару, не соответствующего действительности» [3, стр. 37].

Как видно, единого подхода к определению недобросовестной конкуренции в юридической литературе не существует.

В Российской Федерации есть ряд норм, которыми руководствуются антимонопольные органы для предотвращения недобросовестной конкуренции. Вся законодательная база основана на главном законе РФ — Конституции, где закреплено право каждого на свободное использование своих способностей и имущества для осуществления предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности, но далее также упомянуто, что в ч. 2 ст. 34 Конституции РФ говорится, что не допускается экономическая деятельность, направленная на монополизацию и недобросовестную конкуренцию.

Основным законодательным актом в данной сфере является Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции», который регулирует отношения, возникающие между двумя или несколькими конкурирующими хозяйствующими субъектами, и которым руководствуются антимонопольные органы, осуществляющие защиту от недобросовестной конкуренции.

В Гражданском кодексе РФ также не остается без внимания проблема недобросовестной конкуренции. Так, например, в п. 7 ст. 1252 ГК РФ упоминается, что «в случаях

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

когда нарушение исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности или на средство индивидуализации признано в установленном порядке недобросовестной конкуренцией, защита нарушенного исключительного права может осуществляться как способами, предусмотренными настоящим кодексом, так и в соответствии с антимонопольным законодательством».

Точное определение понятия недобросовестной конкуренции содержится в ст. 4 Федерального закона «О защите конкуренции»: «любые действия хозяйствующих субъектов (группы лиц), которые направлены на получение преимуществ при осуществлении предпринимательской деятельности, противоречат законодательству Российской Федерации, 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».

При этом в ст. 14 данного Закона приводится список запрещенных действий:

1) не допускается недобросовестная конкуренция, в том числе:

- распространение ложных, неточных или искаженных сведений, которые могут причинить убытки хозяйствующему субъекту либо нанести ущерб его деловой репутации;
- введение в заблуждение в отношении характера, способа и места производства, потребительских свойств, качества и количества товара или в отношении его производителей;
- некорректное сравнение хозяйствующим субъектом производимых или реализуемых им товаров с товарами, производимыми или реализуемыми другими хозяйствующими субъектами;
- 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;
- незаконное получение, использование, разглашение информации, составляющей коммерческую, служебную или иную охраняемую законом тайну.

2) не допускается недобросовестная конкуренция, связанная с приобретением и использованием исключительного права на средства индивидуализации юридического лица, средства индивидуализации продукции, работ или услуг.

Одним из главных признаков недобросовестной конкуренции является причинение вреда другому хозяйствующему субъекту, то есть конкуренту. Это может выражаться как в ущербе его деловой репутации, так и в убытках.

Убыток — это расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Деловая репутация — это мнение, которое сложилось в отношении определенного лица при оценке его деловых качеств (достоинств и недостатков).

Недостоверность информации бывает трех видов: неточной, искаженной и ложной. Следует уточнить, что правдивая информация, которая подрывает доверие к хозяйствующему субъекту, не относится к рассматриваемой форме недобросовестной конкуренции.

Данная форма недобросовестной конкуренции выражается в дискредитации конкурента. Обычно дискредитация имеет своей целью подрыв доверия клиента (потребителя) к конкуренту или его продукции и привлечение внимания потребителей к соб-

ственной продукции путем распространения ненадлежащей информации, в число которой входит и неполная информация, о конкуренте, его товарах и услугах.

Следует иметь в виду, что не всякое распространение несоответствующих действительности сведений, дискредитирующих другой хозяйствующий субъект, может быть признано актом недобросовестной конкуренции, а лишь такое, которое непосредственно способно оказать влияние на конкуренцию, то есть непосредственно предоставить лицу, распространившему информацию, преимущества над конкурентами и причинить им вред.

Например, сообщение в органы государственной власти либо в суд ложной информации, даже если она способна дискредитировать другой хозяйствующий субъект, не может рассматриваться как акт недобросовестной конкуренции.

В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 24 февраля 2005 г. № 3 «О судебной практике по делам о защите чести и достоинства граждан, а также деловой репутации граждан и юридических лиц» указано, что право граждан на защиту чести, достоинства и деловой репутации является их конституционным правом, а деловая репутация юридических лиц — одним из условий их успешной деятельности.

На возможность причинения неимущественного (морального) вреда хозяйствующему субъекту — юридическому лицу указывает и Конституционный Суд РФ в своем Определении от 4 декабря 2003 г. № 508-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Шлафмана Владимира Аркадьевича на нарушение его конституционных прав пунктом 7 статьи 152 Гражданского кодекса Российской Федерации». В указанном определении отмечается, в частности, что отсутствие прямого указания в законе на способ защиты деловой репутации юридических лиц не лишает их права предъявлять требования о компенсации убытков, в том числе нематериальных, причиненных умалением деловой репутации, или нематериального вреда, имеющего свое собственное содержание (отличное от содержания морального вреда, причиненного гражданину), которое вытекает из существа нарушенного материального права и характера последствий этого нарушения (п. 2 ст. 150 ГК РФ).

При этом отличительной особенностью рассматриваемых признаков недобросовестной конкуренции является отсутствие необходимости доказывания наличия убытков и (или) вреда деловой репутации, достаточно только доказать способность причинить убытки и (или) вред деловой репутации. Это представляется правильным, так как последствия акта недобросовестной конкуренции не всегда присутствуют в момент совершения таких действий, они могут наступить значительно позже.

Литература

1. Шретер, В. А. Недобросовестная конкуренция // Сборник статей по гражданскому и торговому праву. Памяти профессора Габриэля Феликсовича Шершеневича. — Москва, 2005.
2. Свядосц, Ю. И. Правовая охрана товарных знаков в капиталистических странах. — Москва, 1969.
3. Касьянов, Ю. Проблемы российского антимонопольного законодательства // Законодательство и экономика. — 2000. — № 6.

© Коцюба В. Д.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Возможность закрепления искусственного интеллекта в конституционном и трудовом праве

Аннотация. Авторами статьи рассматриваются проблемы закрепления искусственного интеллекта в национальном законодательстве, конкретно в конституционном и трудовом праве. В статье анализируется опыт зарубежных стран по правовому регулированию искусственного интеллекта и затрагиваются процессы внедрения в трудовую деятельность робототехники. Авторами даны предположения, касающиеся закрепления искусственного интеллекта в российском законодательстве.

Ключевые слова: искусственный интеллект; национальное законодательство; правовые проблемы; конституционное право; трудовое право; роботизация.

В конституции каждого государства как нормативном акте, обладающем высшей юридической силой, фиксируются основы общественного строя и государственного управления.

В настоящее время во все сферы активно внедряется цифровизация, которая меняет структуру общества в целом, его социально-производственную сферу, систему коммуникаций, организацию работы государственных органов.

Поскольку Конституция РФ является отражением общественного и государственного устройства, то изменение этого устройства происходит с внедрением цифровых технологий во все сферы жизни, а в дальнейшем, должно неминуемо повлечь внесение соответствующих изменений в Конституцию РФ, и иные нормативно-правовые акты.

В некоторых государствах уже идет процесс внесения изменений в конституционное законодательство, где в число конституционных прав начинают включать цифровые права личности.

Например, Закон Франции «О цифровой Республике» 2016 г. регулирует отношения в условиях цифровизации общества. Этим законом предусмотрена открытость доступа к публичным данным и защита прав в условиях цифрового общества.

В 2018—2019 гг. во Франции началось публичное обсуждение преобразований, связанных с цифровой трансформацией, включая конституционную реформу. В январе 2020 г. в Национальное собрание Франции депутатом Пьером Рафаном было внесено предложение о принятии «Хартии искусственного интеллекта и алгоритмов» [http://www.assembleenationale.fr/dyn/15/textes/l15b2585_proposition-loi].

После регистрации проект был передан на рассмотрение в парламентский комитет по конституционному законодательству.

Авторы проекта предлагают включить в преамбулу французской конституции ссылку на новый конституционный закон (указанную выше Хартию),

В самом законе предлагается зафиксировать ряд принципиальных вопросов: например, действия по регулярному аудиту систем искусственного интеллекта и оценке их эволюции, введение ограничений для предотвращения злонамеренных манипуляций с системами искусственного интеллекта и так далее.

Таким образом, в условиях цифровизации начинается процесс формирования нового права, регулирующего отношения с учетом развивающегося искусственного интеллекта.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **И. В. Тимонина**.

Некоторые исследователи, в том числе судья Конституционного Суда РФ Гадис Абдуллаевич Гаджиев, настаивают на том, что в Конституции РФ в обозримом будущем не должно быть каких-либо разделов об искусственном интеллекте.

По мнению других специалистов, вопросы, связанные с искусственным интеллектом, пора регулировать конституционным правом, как минимум, потому что распространение технологий искусственного интеллекта напрямую влияет на права человека. Например, технологии распознавания лиц и речи на практике значительно умаляют право на частную жизнь, т.е. чем больше будут использоваться технологии, тем острее встает вопрос о необходимости формулирования на конституционном уровне гарантий прав и свобод, чтобы эти конституционные гарантии позволили эффективно защищать права человека в условиях цифрового общества.

Основополагающим принципом, закрепляющим в большинстве конституций — это признание человека, его прав и свобод высшей ценностью. Но для того, чтобы этот принцип мог реализовываться на практике и в будущем, необходимо регламентировать основы статуса искусственного интеллекта на уровне конституции.

Перед конституционным правом применительно к регулированию отношений, в которых присутствует искусственный интеллект, ставится ряд вопросов.

Первый вопрос — права человека и их защита. Например, конституционное право на частую жизнь, на личную неприкосновенность. Системы искусственного интеллекта получают информацию о внешнем мире от многочисленных сенсоров и датчиков. С учетом прогнозируемой до 2025 г. «сенсорной революции» количество и возможности наблюдения многократно возрастают [2].

В настоящий период времени, мы уже живем в мире, где практически каждый шаг гражданина виден и фиксируется записывающими устройствами:

- дома (из-за использования персональных электронных помощников, через «умные часы», «умную» домашнюю технику);
- на работе — через различные датчики, камеры и т.п.;
- на улице (камеры, распознающие черты конкретного человека).

Конкретные гарантии по защите права на частную жизнь могут быть прописаны в федеральном законе, но как минимум исходные положения, от которых будет отталкиваться закон, должны быть зафиксированы в тексте конституции.

Вторым важным вопросом является недопустимость дискриминации человека в результате использования цифровых технологий.

Как показывает практика, системы искусственного интеллекта после обучения могут дискриминировать некоторые категории граждан, причем иногда эти категории относятся к социально незащищенным группам, в том числе на рабочем месте. То есть использование искусственного интеллекта может усугубить проблему неравенства, в возможностях доступа к искусственному интеллекту и получению благ, с этим связанных, что ведет к дальнейшему расслоению общества и его поляризации.

Следующий вопрос, который необходимо законодательно отрегулировать — прозрачность работы искусственного интеллекта. Искусственный интеллект принимает решения на основе сложных алгоритмов, поэтому люди боятся искусственного интеллекта, не доверяя его работе, так как не могут понять процесса. Принцип открытости алгоритмов в целях прозрачности работы будет закреплен в конституции как один из основных принципов функционирования искусственного интеллекта. Его закрепление в конституции будет направлено на обеспечение новых прав человека, которые необходимо будет прописать в законе:

- право знать о причинах решения, вынесенного искусственным интеллектом;
- право знать об искусственной или естественной природе субъекта, с которым вы общаетесь;
- право на решение, основанное не только на автоматизированной обработке [1].

В противном случае искусственный интеллект для многих станет не благом, а угрозой. Важность этих вопросов такова, что закрепление на конституционном уровне — вполне вероятное решение.

Вопрос прозрачности работы искусственного интеллекта связан с вопросом, имеющим принципиальное значение — с ограничениями на использование искусственного интеллекта, который касается не только права человека знать, с кем он в данный момент общается — с человеком или с системой искусственного интеллекта, но и более сложных вопросов, которые рано или поздно будут поставлены перед конституционным законодателем.

Искусственный интеллект может существовать практически вечно, накапливая ресурс, развивая свои способности и «меняя» физическую часть киберфизической системы по мере износа.

Искусственный интеллект, развиваясь, будет оказывать все большее влияние на общество, научную деятельность, использоваться в государственном управлении, может получить практически безграничные возможности, в том числе и во власти.

В связи с этим некоторые авторы предлагают зафиксировать в конституции положения об ограничениях для искусственного интеллекта, например, по установлению максимально возможного жизненного цикла системы, по возможности нахождения только в одной физической оболочке и так далее. Но если искусственный интеллект способен существовать вечно, то установление таких ограничений будет включать «право на уничтожение», что этически весьма неоднозначно.

Вытекающий из предыдущих — вопрос о статусе искусственного интеллекта, этот вопрос является одним из ключевых вопросов общетеоретического характера.

Более того, юрист из Мичигана Бенджамин Хэррик в статье «Парадигмы эволюции и конституционные права: неминуемая опасность искусственного интеллекта» [<http://www.law.msu.edu/king/2002/2002Herrick.pdf>] высказывает мнение, в том или ином виде поддерживаемое целым рядом исследователей. Он обращает внимание на то, что человек биологический инициировал собственную эволюцию, в результате которой к 2050 году он станет одним целым с машиной, после чего «обновленный» человек поймет, что органические части сдерживают его и биологическая составляющая постепенно исчезнет из машины.

Готовых решений на поставленные выше вопросы не существует. Преобладающим пока является мнение, что современные системы искусственного интеллекта не имеют достаточно сходных с людьми характеристик, чтобы возникло моральное обязательство признавать их субъектами права. Но есть потребность в конституционно-правовом регулировании искусственного интеллекта в целях обеспечения прав человека в меняющемся обществе. Кроме того, даже если искусственный интеллект остается объектом права, его особенности требуют регулирования на уровне конституции или конституционного закона, который установит ограничения на применение искусственного интеллекта и так далее.

Если с признанием искусственного интеллекта субъектом права большинство исследователей не согласны, то на вопрос об использовании возможностей искусственного интеллекта для совершенствования законодательства и законодательного процесса многие исследователи отвечают положительно. Внедрение машинного обучения и использование искусственного интеллекта в законотворческой деятельности уже происходит в ряде стран.

Например, в Италии в рамках проекта «*Datafication*» проводится «оцифровка» законотворческого процесса: системы искусственного интеллекта уже применяются для автоматизированного анализа частоты использования нормативных правовых актов и так далее.

Новые цифровые технологии влияют и на отрасль Трудового права, так как меняют производство, вытесняя часть работников с рабочих мест: роботы и сложные компьютерные программы берут на себя все больше функций, которые раньше выполнялись работниками, и масштаб с каждым годом расширяется.

По оценкам экономистов более трети работников могут лишиться работы в ближайшие полтора — два десятилетия, кроме того, исчезнут целые группы профессий. Искусственный интеллект, управляя производственными процессами, фактически управляет и работниками. Алгоритмизация управления из-за использования систем искусственного интеллекта затрагивает процессы подбора кадров, нормирования труда, контроля за выполнением работниками трудовых обязанностей, регулирования оплаты труда и так далее.

Программы-роборекрутеры все чаще используются для подбора кадров. Они снижают затраты работодателя на поиск потенциального работника и позволяют провести отбор кандидатов на должность по цифровому профилю. Профиль формируется из информации в резюме, сведений из открытых баз данных, собеседований с роборекрутером и так далее. Интеллектуальный анализ доступных данных позволяет программе с элементами искусственного интеллекта спрогнозировать, насколько успешной будет работа кандидата на конкретной должности. Можно отметить, что в американских судах уже рассматриваются иски о возможной дискриминации при приеме на работу по результатам интеллектуального анализа информации роборекрутером [2].

Внедрение искусственного интеллекта в производство и сервис провоцирует отказ от части интеллектуального труда и от значительной доли физического труда людей — это влечет изменение трудовых обязанностей работников, а также условий труда. Работники начинают трудиться, непосредственно контактируя с робототехникой — это требует от них новых навыков, меняет содержание труда. Изменения будут нарастать, ведь работник нуждается в отдыхе, устает от рутинных операций, а это вызывает желание работодателя заменить его роботом, лишенным подобных «человеческих» недостатков. Фактически происходит вытеснение людей с производства и «встраивание» систем искусственного интеллекта на существовавшие до этого рабочие места. Чем дальше, тем больше эти системы, в частности, роботы будут конкурировать с работниками.

Если Четвертая промышленная революция означает переход на полностью автоматизированное производство, управляемое системами искусственного интеллекта, с перспективой объединения в глобальную промышленную сеть вещей и услуг, то данный переход кардинально снизит зависимость промышленности от рабочей силы человека. То же самое можно сказать не только о производстве, но и о профессиональном сервисе и сельском хозяйстве.

Трудовое законодательство сформировалось в индустриальном обществе и учитывает набор рисков, присущих индустриальному, но не цифровому обществу. Интеллектуальная автоматизация производства требует реагирования трудового права, например, через ограничение труда, который может выполняться роботами (и формулирование перечня работ, осуществляемых только человеком, например, работа с детьми, сиделки для престарелых людей и т.д.), через создание правил взаимодействия работников-людей и роботов для работ, где их труд будет совместным, через установление «защитных» квот на рабочие места, занимаемые людьми и так далее.

Уровень развития робототехники позволяет сделать вывод, что к 2025—2030 гг. новое поколение роботов будет задействовано работодателями на многих рабочих местах, на которых сегодня трудятся люди. Именно поэтому активно обсуждаются меры социальной поддержки людей, в первую очередь, введение безусловного базового дохода, гарантий по переобучению и так далее.

Признание за роботами статуса субъектов трудового права в случае их признания субъектами гражданского права — вопрос времени, а выделение специального субъекта трудового права — работника с нейропротезом, вопрос, который уже озвучивается некоторыми правоведами.

Успехи нейропротезирования позволяют соединить в единое целое человека и систему искусственного интеллекта — нейроимплант в виде искусственной конечности, искусственного органа или чипа. Нейроимпланты способны устранить некоторые проблемы лиц с ограниченными возможностями, другие люди, не имеющие медицинских показаний, просто захотят повысить свои способности, например, путем имплантации чипа, увеличивающего объем памяти и быстроту реакций. В результате возникает необходимость создания стандартов безопасности труда с участием работников — лиц с нейропротезами. Такие работники будут обладать рядом способностей, не присущих остальным. К примеру, нейропротезы позволят вступать в прямой контакт с робототехникой. Но это повышает риски совместной работы для остальных работников, из-за угрозы «взлома» системы искусственного интеллекта нейропротеза, из-за проблем с сохранением конфиденциальности информации, ведь датчики подобных систем могут автоматически записывать информацию из окружающей среды [1].

В связи со всеми происходящими в сфере труда трансформациями в ближайшие годы весьма вероятно внесение изменений в целый ряд институтов трудового права. К примеру, в институты рабочего времени и времени отдыха, охраны труда, гарантий и компенсаций и ряд иных. Потребуется дополнительная защита работников от перегрузок, поскольку роботу не нужны перерывы для сна, отдыха и питания, а работник, в чьи функции входит контроль за автоматизированным производственным процессом, вынужден отслеживать ситуацию, даже не находясь физически на рабочем месте. Применительно к охране труда появляются новые риски для работников, например, риск сбоя в работе или непредсказуемое поведение робота после машинного обучения — это физические риски, а есть еще психосоциальные, такие как необходимость для человека работать в темпе робота, стресс от контакта с роботом и так далее.

Из выше сказанного можно сделать вывод о том, что в эпоху цифровизации общества правовое регулирование искусственного интеллекта — вопрос не безотлагательный, требующий быстрого решения, но единого мнения среди специалистов по этому вопросу нет.

Мнения правоведов разнятся: кто-то предполагает, что искусственный интеллект не та проблема, которую нужно выдвигать на первый план, а в оппозицию выступают те, кто придерживается, так называемого, «мягкого права», те, кто считает, что искусственный интеллект — будущее человека, и для того, чтобы для общества это не превратилось в угрозу, необходимо его правовое регулирование.

Как известно, общество — антропоцентрично, соответственно право будет отвечать потребностям человека, а не робота. Правовое закрепление статуса искусственного интеллекта, а равно его регулирование — всего лишь вопрос времени.

Литература

1. Филипова, И. А. Искусственный интеллект, трудовые отношения и право: влияние и взаимодействие // Государство и право. — 2019. — № 11.
2. Филипова, И. А. Трансформация правового регулирования труда в цифровом обществе. Искусственный интеллект и трудовое право: научное издание. — Нижний Новгород, 2019.

© Литвинов А. В.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
Litvinov-av@hotmail.com

Сделки с недвижимостью в коммерческом обороте

Аннотация. В статье представлены определения понятия и видов недвижимости, сделок с недвижимостью в коммерческом обороте. Автор рассматривает суть процесса сделки, приводит краткое описание видов сделок с недвижимостью, присущих коммерческому обороту. Приведены рекомендации, которые, по мнению автора, помогут обезопасить сделку.

Ключевые слова: недвижимость; сделка; коммерческий оборот; нотариус.

В современной редакции Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) под недвижимостью, или недвижимой вещью, следует понимать: земельные участки, участки недр, водные объекты и все, что прочно связано с землей, то есть объекты, перемещение которых невозможно без несоразмерного ущерба их назначению, в том числе здания, сооружения, объекты незавершенного строительства, жилые и нежилые помещения, предприятия — имущественные комплексы, а также подлежащие регистрации воздушные, морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты. Перечень объектов, приравненных к недвижимым вещам в ст. 130 ГК РФ не является универсальным и однородным.

Право на недвижимость должно быть зарегистрировано в виде записи в Едином государственном реестре недвижимости (далее — ЕГРН), в состав сведений которого входят [Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 218-ФЗ «О государственной регистрации недвижимости»]:

— сведения о характеристиках объекта недвижимости, в том числе позволяющих определить такой объект недвижимости в качестве индивидуально-определенной вещи, а также об ограничении права и обременении данного объекта, о кадастровой стоимости — результате оценки объекта недвижимости, определяемой на основе ценообразующих факторов в соответствии с Федеральным законом от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» и методическими указаниями о государственной кадастровой оценке;

— сведения о праве собственности и иных вещных правах на недвижимость, в том числе сведения о его правообладателе и сделках с данным объектом недвижимого имущества.

Принятие Конституции РФ и ГК РФ определили легальную возможность граждан свободно использовать свое имущество для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности, по своему усмотрению совершать в отношении принадлежащего ему имущества любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать свое имущество в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения имуществом, отдавать имущество в залог и обременять его другими способами, распоряжаться иным образом. Данные изменения сделали возможным возникновение коммерческого оборота и присущих ему сделок.

Под коммерческим оборотом, по формулировке Б. Б. Эбзеева, понимается — совокупность гражданско-правовых отношений имущественного характера между субъек-

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

тами гражданского права, осуществляющими предпринимательскую деятельность (ставящими перед собой цель извлечения прибыли), существующих на определенной территории и возникающих на основании различного рода юридических фактах [1, стр. 38].

Участниками коммерческого оборота выступают граждане — индивидуальные предприниматели, юридические лица — коммерческие организации, а также некоммерческие организации и органы государственной власти, когда они целенаправленно вступают в гражданский оборот.

Рассматривая такой процесс как сделка, следует отметить, что именно сделки — наиболее распространенный юридический факт и один из главных институтов гражданского права.

Согласно ст. 153 ГК РФ сделками признаются действия граждан и юридических лиц, направленные на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей. Из этого следует, что сделки — это акты осознанных, целенаправленных, волевых действий физических и юридических лиц, совершаемых с целью достижения определенных правовых последствий.

Сделки с недвижимостью в коммерческом обороте — это сделки с участием предпринимателей, позволяющие получать регулярную прибыль, за постоянную или временную передачу права пользования недвижимостью.

Существенными условиями сделки с недвижимостью являются ее предмет, в том числе описание его с указанием характеристик (таких как площадь, количество этажей, материалы стен и т.д.), местоположения недвижимости на соответствующем земельном участке либо в составе другой недвижимости и цена сделки, которая может быть определена как фиксированная сумма рыночной стоимости, ставка за единицу площади или процент от кадастровой стоимости недвижимости, сведения о которой содержатся в ЕГРН.

По общему правилу стороны сделки должны обладать правоспособностью и дееспособностью. Лицо, распоряжающееся недвижимостью, должно иметь соответствующие полномочия по совершению сделки. Отсутствие у лица полномочий по совершению сделки может являться основанием для признания сделки недействительной [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/moshennichestvo-na-rynke-nedvizhimosti-sposoby-zaschity-i-vostanovleniya-prav-postradavshih> (дата обращения: 2 июня 2022 г.)].

Сделки с недвижимостью должны быть заключены в письменной форме договора и зарегистрированы в органах Росреестра, за исключением регистрации сделок, носящих краткосрочный характер. Передача объекта недвижимости подтверждается подписанным сторонами актом приема-передачи, являющимся обязательным приложением к договору. Несоблюдение сторонами сделки указанных условий может стать поводом для признания сделки недействительной.

У продавца недвижимости возникает обязательство по уплате налога на прибыль, с момента передачи недвижимости по акту. У покупателя возникает обязательство уплаты налога на имущество, с момента регистрации перехода права на недвижимость в ЕГРН.

Юридические и физические лица, как правило, используют определение рыночной стоимости самой недвижимости и прав на нее, как «наиболее вероятной цены, по которой данный объект оценки может быть отчужден на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства». Учитывая то, что данная стоимость в последующем указывается в договоре и участвует в расчете налогооблагаемой базы дохода продавца, целесообразно привлекать квалифицированного оценщика, для ее расчета. Деятельность оценщика в РФ определена Федеральным законом «Об оценочной деятельности» и федеральными

стандартами оценки, квалификация его подтверждается соответствующим аттестатом, выданным государственным органом, деятельность его застрахована по договору обязательного страхования ответственности оценщика при осуществлении оценочной деятельности.

В сделках с недвижимостью можно выделить следующие группы.

1. Сделки по отчуждению недвижимого имущества. Такие сделки влекут переход права собственности на недвижимость, совершаются с целью купли-продажи недвижимости, дарения, мены, пожертвования, ренты, внесения вклада в уставной капитал. Результатом каждой из указанных сделок, является возникшее право собственности на объект недвижимости у одной из сторон сделки и прекратившееся право собственности на тот же объект недвижимости у другой стороны сделки. Государственная регистрация права собственности и ее прекращение в ЕГРН является обязательным элементом такой сделки.

2. Сделки без отчуждения недвижимого имущества. К ним относятся: аренда и субаренда объектов недвижимости (в том числе предприятий, воздушных и морских судов), сервитут, залог недвижимости (ипотека), найм жилого помещения, финансовая аренда (лизинг) недвижимости. Данные сделки не влекут перехода права собственности. Результатом таких сделок является передача недвижимости во временное пользование, за вознаграждение, выплачиваемое собственнику. Большинство из таких сделок также подлежит государственной регистрации, за исключением сделок по аренде и найму, длительность передачи в пользование имущества, по условиям которых не превышает одного года.

3. Сделки, в результате которых права на недвижимое имущество возникают впервые или характеристики недвижимого имущества улучшаются, изменяются. Данные сделки, подразумевают создание недвижимого имущества, либо изменение его параметров (реконструкцию). К таким сделкам можно отнести строительный подряд, участие в долевом строительстве. Сторонами такой сделки выступают заказчик и подрядчик или участник долевого строительства и застройщик. Первый из состава участников, по заданию второго и за счет его средств создает объекты недвижимого имущества либо меняет ее характеристики. Конечным результатом является зарегистрированное в ЕГРН право заказчика или участника долевого строительства на объект недвижимости или его долю.

4. Акцессорные или дополнительные к ранее совершенным сделкам с недвижимым имуществом права: уступка права требования по сделке с недвижимым имуществом; перевод долга по сделке с недвижимым имуществом; соглашение об изменении (расторжении) договора в отношении недвижимости, уступка прав требования по договору участия в долевом строительстве и др. Данные сделки заключаются для обеспечения исполнения обязательства по «основному» договору и не могут существовать отдельно от него. В случае перехода прав на недвижимость по «основному» договору к «новому» правообладателю, он приобретает также обязательства по акцессорной сделке. Государственная регистрация данных сделок также является обязательным условием их заключения, наравне с их «основными» сделками.

Так как недвижимость является крупнейшим рынком капитала в развитых странах, то и число преступлений в сфере сделок с недвижимостью постоянно растет. Если, в 2015 г. в России в разбирательстве судов различного уровня было 6208 таких дел, то в 2019 г. уже 7340. Количество преступлений, совершенных в крупном и особо крупном размере, выросло примерно на 28%. В последующие годы тенденция к росту продолжилась.

Преступления в сфере недвижимости, можно разделить на следующие группы:

— преступления прямо и явно направленные на хищение чужого имущества, они часто связаны с другими нарушениями закона, в том числе причинением вреда здоровью и жизни. Например — шантаж, рейдерский захват, угрозы;

— грубые нарушения закона, замаскированные под законные действия. Например — подделка документов для сделки, введение в заблуждение собственников, заключение притворных сделок, «двойная» продажа объекта;

— действия не направленные прямо на хищение имущества, но способные в будущем привести к оспариванию сделки. Например — сокрытие информации о правообладателях недвижимости, в том числе потенциальных в силу закона, о необходимости получения согласия третьих лиц на сделку, о проводимой процедуре банкротства в отношении продавца.

Участие нотариуса в сделках с недвижимостью по закону допускается по соглашению сторон и в случаях предусмотренных законом. К таким случаям относятся: сделки ренты, сделки с долями в праве общей собственности на недвижимость (ипотека (залог) доли, купля-продажа, мена, дарение и иные варианты отчуждения доли), сделки с недвижимостью физлиц с особым статусом (несовершеннолетних, недееспособных, опекаемых), соглашения к нотариально удостоверенному договору с недвижимостью (об изменении, расторжении, уступке права требования), предварительный договор к сделке с недвижимостью которую нужно удостоверить нотариально, договор залога в случаях, когда он обеспечивает обязательства должника по нотариальному договору, договоры ипотеки в силу закона (купля-продажа недвижимости в кредит), сделки, документы на регистрацию по которым отправляют по почте (кроме случаев отправления документов по почте в порядке, установленном ст. 80 Основ законодательства Российской Федерации о нотариате, нотариусом, который засвидетельствовал подлинность подписей заявителей), договор о приобретении объекта недвижимости за счет общих доходов супругов и средств маткапитала либо полностью за счет средств маткапитала.

К преимуществам привлечения нотариуса в сделках с недвижимостью можно отнести:

— гарантию законности и юридической чистоты сделки — заключается в проверке соответствия воли и волеизъявления сторон, а именно в разъяснении нотариусом всем участникам сделки ее условий, прав и обязанностей сторон и удостоверения в том, что всех правовые последствия заключаемой сделки однозначно понимаются и трактуются сторонами, проверке юридической чистоты отчуждаемого объекта, установлении личности сторон и проверке их дееспособности, проведение правовой экспертизы предъявленных документов, проверка отсутствия производства по делу о банкротстве сторон;

— сокращение сроков подготовки и закрытия сделки — за счет налаженного электронного взаимодействия со множеством служб госорганов (ФНС России, Росреестр, МВД России, ЦБ РФ, ЕГР ЗАГС и др.), сведения которых могут потребоваться при подготовке к сделке, нотариус может получить их более оперативно, чем сам заявитель, ускоренного порядка регистрации нотариально удостоверенных сделок;

— возможность заключение договора в электронном виде, с подписанием его электронной подписью и дистанционное удостоверение сделки — заключается в удостоверении сделки онлайн по специальным защищенным каналам связи, заверению подписей сторон, оцифрованных с помощью специальных технических устройств, используемых нотариусами.

— безопасный расчет по сделке и гарантия возмещения ущерба — расчеты сторон могут быть произведены через специальный публичный счет нотариуса, что гарантирует получение сторонами всех средств в оговоренные сроки, а также возможности по-

лучения возмещения убытков, в случае ошибки нотариуса, за счет системы страхования профессиональной деятельности нотариуса.

Из представленного исследования можно сделать вывод о том, что сделки с недвижимостью являются сложным процессом, в ходе которого могут возникать претензии, как от участников сделки, так от и контролирующих, надзорных органов, в случае некачественной подготовки сделки и несоблюдения требований закона. Исключить риски при подготовке сделки позволит тщательная проверка участников сделки и всей сопутствующей документации. Если участником сделки с недвижимостью не является банк или юридическое лицо, имеющее в штате сотрудников профессиональную юридическую службу, сопровождающую сделку, то привлечение нотариуса для удостоверения сделки позволит максимально обезопасить ее для участников. Также рекомендуется привлечение квалифицированного оценщика для определения рыночной стоимости недвижимости, в случае, если данная стоимость, по мнению правообладателя, не соответствует ее кадастровой стоимости, во избежание последующих претензий налоговых органов.

Литература

1. Эбзеев, Б. Б. Гражданский оборот: понятие и юридическая природа // Государство и право. — 1999. — № 2.

© Лопатина В. В.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Актуальные проблемы правового регулирования грузовых перевозок в Российской Федерации

Аннотация. Данная статья посвящена актуальным проблемам правового регулирования грузовых перевозок в России, а также предлагаются варианты решения данных проблем. Так как данный договор сейчас активно используется, все чаще можно заметить пробелы и несоответствия в правовом регулировании данных отношений. Автор рассматривает проблемы определения субъектов, не единство терминологии, проблемы сложной структуры данного договора, а также на примере обобщенной практики судов обращает внимание на сложности в решении дел, связанных непосредственно с договором грузоперевозок.

Ключевые слова: гражданско-правовой договор; договор перевозки грузов; правовое регулирование; грузополучатель; грузоперевозчик; ответственность; транспортное законодательство; терминология.

Самым распространенным договором в предпринимательской деятельности на сегодняшний момент выступает договор перевозки грузов. Для развития экономических связей он играет незаменимую роль, так как позволяет наладить перемещение грузов в различных направлениях, разными способами. Но несмотря на широкую популярность и частоту использования, у данного договора существуют и свои правовые проблемы, которые не решены на законодательном уровне.

Одной из основных проблем перевозки грузов выступает проблема правового положения грузополучателя в обязательстве по перевозке грузов. Данная проблема в гражданском праве породила огромное количество споров, она обусловлена тем, что в соответствии со ст. 785 Гражданского кодекса РФ (далее — ГК РФ) грузополучатель — необходимый субъект обязательства по перевозке грузов. Законодательство возлагает на грузополучателя определенные обязательства и наделяет его правами, но, несмотря на это, он не принимает участие в возникновении данного правоотношения.

В современном праве сложилось несколько позиций относительно правовой роли грузополучателя. Одни авторы относят грузополучателя в данном договоре к третьему лицу, например, признают договор перевозки груза, как договор об исполнении третьему лицу. Он отмечал, что каких-то самостоятельных правоотношений между перевозчиком и грузополучателем не возникает. Другие считают, что грузополучатель и грузоотправитель — это одна (единая) сторона договора перевозки, а перевозчик — это другая сторона. Данную версию считаем ошибочной, так как она вызывает много вопросов, например, почему у грузополучателя и грузоотправителя разные права и обязанности, разная ответственность перед самим перевозчиком?

Существуют и другие точки зрения, но вышеизложенные являются наиболее популярными и можно с уверенностью сказать о том, что почвой для споров между учеными стали недоработки в законодательстве, которые четко не определяют правовое положение грузополучателя, а также сопряженные неурегулированные проблемы. На основе анализа действующего законодательства, данное суждение можно обосновать.

Проблема спрятана в одной из статей ГК РФ, так ст. 739 раскрывает представление о действующих субъектах (участниках) данного договора: грузоотправителя и перевоз-

¹ Научный руководитель: доктор педагогических наук, профессор **Е. В. Протас**.

чика, которые наделены определенными правами и обязанностями. В ст. 751 ГК РФ говорится о том, что у грузополучателя есть определенные права и обязанности, и он обязан предъявить претензию до иска к грузоотправителю.

Так же стоит обратить внимание и на другой проблемный аспект в данном договоре, который имеет место при его заключении, из-за своей сложной конструкции, состоящей из частей различных договоров и множества участников с неравными правовыми статусами. При решении споров в судах, сталкивающихся с данной проблемой, наибольшее внимание уделяется конкретным обстоятельствам дела.

Существование иных транспортных организаций также создает свои трудности в практической деятельности. В указанной сфере они занимают неоднозначное правовое положение, особенностью является то, что они не выступают в качестве стороны в договоре перевозки, но при этом они принимают участие при транспортировке груза. В связи с вышеизложенным в правовой литературе сложились различные дискуссионные концепции. Одна из которых предполагает определение правового положения промежуточных перевозчиков. Их ведущая роль — надлежащая транспортировка объекта перевозки в соответствии с договором и товарно-транспортной накладной.

Стоит отметить и тот немаловажный факт, что иные транспортные организации не наделены никакими правами и обязанностями по отношению к грузоотправителю и грузополучателю в указанной сфере, что наталкивает на необходимость совершенствования законодательства в указанном моменте.

Актуальной на сегодняшний день можно отметить проблему ответственности, для решения которой необходимо проводить анализ насущных проблем в данной сфере. По мнению А. И. Хаснутдинова: «Чтобы освободиться от ответственности, перевозчик должен доказать наличие любых обстоятельств, обусловивших неисправность перевозки, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. А это не то же самое, что доказывание отсутствия своей вины, ибо в числе упомянутых обстоятельств могут быть названы лишь факты объективного свойства, не относящиеся к оценке перевозчиком своего собственного поведения» [1].

Подробнее эту проблему рассмотрим на основании ст. 79 Устава железнодорожного транспорта РФ (далее — УЖТ РФ). Смысл состоит в том, что полная ответственность возлагается на перевозчика даже при отсутствии вины с его стороны (предполагается, что груз был поврежден или утрачен на транспорте другого перевозчика). Далее необходимо возместить грузополучателю реальный ущерб, что порождает проблему, состоящую в невозможности дать должный и мотивированный ответ на претензию. Это обстоятельство предполагает, что организация, которая принимает участие в смешанной перевозке, отвечает лишь за свой участок пути. И поэтому перевозчик не освобождается от обязанности возместить ущерб грузополучателю вне зависимости была ли вина с его стороны или нет. Законодатель допускает возможность обращения с иском к предыдущему перевозчику, который, по его мнению, виновен в утрате или недостатке груза.

На примере судебной практики по договорам перевозки грузов наиболее часто встречаются проблемы из пороков заключения договора и проблемы определения объема ответственности. Сложность решения данных дел связана с тем, что в ГК РФ нормы, которые регулируют данные отношения являются общими. Регулирование уже более конкретных отношений происходит на основании транспортных уставов. Также одной из специфик является оформление перевозочных документов, которые играют очень важную роль в правильном разрешении дела, так как их отсутствие создает препятствия для определения конкретных обстоятельств дела. Так, например, суды часто отказывают по спорным вопросам в взыскании задолженности за оказания услуг по перевозке грузов на основании того, что сторона не предоставила необходимые доказательства, а конкретнее, товарно-транспортные накладные.

Долгое время без транспортной накладной нельзя было судить о заключенности сделки, сейчас можно иными документами подтвердить факт заключения сделки (договоры, акты выполнения работ). Согласно разъяснениям Пленума Верховного Суда РФ, если у фирмы отсутствует, неправильно заполнена (составлена) или утрачена транспортная накладная — это само по себе не приведет к тому, что договор перевозки груза признают незаключенным или недействительным. В этом случае договорные отношения можно подтвердить иными доказательствами.

Еще одной из сложностей при решении данных дел судами является неоднозначная оценка обстоятельств судами различных инстанций. Если на примере обобщенной практики судов говорить об этой проблеме, то у суда первой и вышестоящей инстанции нередко различный подход к оценке документов, которые являются основанием для вывода о заключенности договоров перевозки груза, что опять же демонстрирует нам сложность оценки данных доказательств. Это объясняется сложностью заключения данного договора из-за широкого объема норм, который регулирует институт перевозки грузов.

Обобщая судебную практику, встает вопрос — одинаково ли разрешаются споры в таких ситуациях? С одной стороны, кажется, что единый подход облегчает разбирательства по данным категориям дел, а с другой стороны — это огромный минус. При стандартном подходе к различным делам можно упустить важные обстоятельства, которые повлияли бы на решение данного дела, ведь транспортное законодательство очень обширно и есть возможности, которые можно применить к конкретным правоотношениям.

Еще одна проблема правового регулирования грузовых перевозок связана с терминологической неопределенностью в правовом регулировании договора перевозки грузов. Так как понятийный аппарат играет большую роль в правовом регулировании договора перевозки грузов. Конечно же, единообразие применения терминов в данных правовых отношениях приводит к уменьшению разногласий между сторонами.

Рассмотрим несколько терминов. Так, например, штраф и пени — разновидности неустойки как меры гражданско-правовой ответственности, то есть установленные законом суммы, которые необходимы к уплате при неисполнении либо же при ненадлежащем исполнении договора. То есть меры ответственности в виде штрафов и пени — это санкции гражданско-правового характера. Понятие «сбор» в Гражданском кодексе РФ никак не обозначено и не раскрыто, данное понятие употребляется больше как термин, который свойственен налоговому законодательству (ст. 221 ГК РФ, ст. 152.2 ГК РФ). Данный платеж взимается в пользу муниципального образования или государства и ничего общего со сбором в гражданском праве не имеет.

В транспортном законодательстве данный термин употребляется как определенного рода уплата за совершение каких-то действий участниками перевозочных правоотношений. Так, ст. 2 УЖТ РФ определяет сбор как не включенную в тариф ставку оплаты дополнительной операции или работы. В ст. 64 ВК РФ предусмотрена определенная плата в виде сбора за оказание услуг в области гражданской авиации. В ст. 80 КТМ РФ говорится о портовых сборах, а в ст. 160 КТМ РФ упоминается о лоцманских сборах, которые взимаются с судов, пользующихся услугами лоцмана.

Так же в действующем законодательстве нет одинакового подхода к определению положений ответственности участников перевозки. Например, положения об установлении ответственности перевозчика за просрочку доставки груза. Нормативно-правовые акты, которые регулируют перевозку грузов различными видами транспорта, содержат разные условия о размере ответственности перевозчика. Например, ст. 34 УАТ РФ предусматривает пеню за просрочку доставки груза в размере 9% провозной платы за каждые сутки просрочки, ст. 120 ВК РФ — 25% МРОТ за каждый час за такое

же нарушение, ст. 97 УЖТ РФ — 6% за каждые сутки просрочки, ст. 116 КВВТ РФ — 9% за каждые сутки просрочки.

Следовательно, за одно и то же нарушение, а именно, за нарушение сроков доставки груза, предусмотрен различный размер ответственности, при этом каких-то критериев, которые могли бы определить величину данной неустойки нет. Например, в Германии за данное нарушение предусмотрена одинаковая ответственность вне зависимости от вида транспорта. На наш взгляд, это рациональное решение и оно не вызывает каких-то трудностей с расчетом.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что законодательство в сфере грузоперевозок не до конца конкретизировано и требует дальнейшего совершенствования.

Литература

1. Хаснутдинов, А. И. Об ответственности перевозчика по договору перевозки грузов // Академический юридический журнал. — 2018. — № 4.

© Лощакова Е. А.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблемы и пути решения правового статуса Банка России

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, касающиеся проблемы правового статуса особого публично-правового института, обладающего исключительным правом денежной эмиссии и организации денежного обращения, — Центрального банка Российской Федерации (Банка России). Несмотря на установление конституционно-правового статуса данного института Конституцией РФ, наличие ряда положений нормативных актов о его компетенции, правовое положение Банка России оставляет нераскрытые вопросы. Автором предложены возможные пути решения этих проблем.

Ключевые слова: правовой статус Банка России; полномочия Банка России; юридическое лицо; организационно-правовая форма.

Центральный банк Российской Федерации — важнейший институт, который реализует финансово-правовое регулирование в рамках банковской системы. Важность его положения усиливается тем, что основная цель денежно-кредитной политики — обеспечение устойчивости, а также защита рубля посредством поддержания ценовой стабильности, в том числе для формирования условий устойчивого экономического роста.

В практике часто встречаются проблемы, связанные с определением правового статуса Банка России, несмотря на его продолжительное существование. Согласно ст. 1 Федерального закона от 27 июня 2002 г. № 86-ФЗ «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)» «Банк России является юридическим лицом», однако ни в данном законе, ни в других нормативно-правовых актах не раскрыта в полной мере его организационно-правовая форма.

Справедливы мнения ряда ученых об отсутствии в российском праве института, который мог бы отразить специфику правового положения Банка России.

Специалист по административному, финансовому, банковскому праву А. Л. Прозоров отмечает, что финансово-правовые отношения возникают между Центральным банком Российской Федерации и кредитными организациями по поводу определения статуса кредитных организаций как элемента финансовой системы, лицензирования, установления обязательных финансовых (экономических) нормативов деятельности, надзора за соблюдением банковского законодательства [1, стр. 477].

Автор научных трудов по проблемам Центрального банка и банковской системы А. Г. Братко относит Банк России к негосударственным образованиям и свою точку зрения объясняет тем, что Банк России согласно Конституции Российской Федерации не относится ни к одной из трех ветвей власти: законодательной, исполнительной и судебной. Он подчеркивает, что нерешенность финансово-правового положения влечет противоречия по всем положениям денежной власти (вопросам служебной тайны, надзора за кредитными организациями, ответственности руководящих органов за принимаемые решения и т.д.) [2, стр. 118].

Ряд нормативно-правовых актов закрепляет правовую регламентацию Банка России. Его статус установлен Конституцией РФ, в ст. 75 которой определены его исключительное право на осуществление денежной эмиссии и в качестве основной функции — защита и обеспечение устойчивости рубля. Данные полномочия по своей правовой природе относятся к функциям государственной власти, поскольку их реализация

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

предполагает применение мер государственного принуждения. К правовым актам Центрального банка РФ относятся: нормативные акты, правоприменительные акты, интерпретационные акты (акты толкования), договорные акты. Помимо этого, Конституцией РФ предусмотрен порядок назначения и освобождения от должности Председателя Центрального банка РФ (п. «г» ст. 83 и п. «в» ч. 1 ст. 103).

Организационно-правовая форма Банка России в законодательстве прямо не определена. Статья 4 Федерального закона от 10 июля 2002 г. № 86-ФЗ определяет, что Центральный банк РФ обладает надзорными, регулятивными и управленческими функциями. Также он проводит государственную денежно-кредитную политику, осуществляет эмиссию наличных денег, устанавливает правила проведения банковских операций, осуществляет надзор в национальной платежной системе и т.д. Анализ функций, выполняемых Банком России, подводит к мысли о том, что последний является государственным органом исполнительной власти.

В то же время регистрация, лицензирование кредитных организаций, а также отзыв у них лицензии на осуществление банковских операций, предусмотренные Федеральными законами «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)», «О банках и банковской деятельности», по существу, являются законодательной реализацией конституционной функции Банка России, который осуществляет банковское регулирование, надзор и контроль посредством принятия нормативно-правовых актов и индивидуально — правовых (ненормативных) актов на основе оперативной информации как о состоянии экономики в целом, так и в области денежно-кредитной политики. Нормотворческие полномочия Банка России предполагают его исключительные права и обязанности по установлению обязательных для органов государственной власти, всех юридических и физических лиц правил поведения по вопросам, отнесенным к его компетенции и требующим правового регулирования [Определение Конституционного Суда РФ от 17 февраля 2015 г. № 268-О «По запросу Верховного Суда Российской Федерации о проверке конституционности части третьей статьи 75 Федерального закона «О Центральном банке Российской Федерации»].

В соответствии с Конституцией РФ Банк России не обладает правом законодательной инициативы, однако его участие в законодательном процессе помимо издания собственных правовых актов обеспечивается необходимостью направления для дачи заключения по проектам федеральных законов, а также нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, касающихся выполнения Центральным банком РФ своих функций.

Федеральный закон «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)» определяет функции и структуру Банка России, а согласно ст. 1 Центральный банк РФ является юридическим лицом. Статья 48 ГК РФ закрепляет положение, что юридическим лицом признается организация, которая имеет обособленное имущество и отвечает им по своим обязательствам, может от своего имени приобретать и осуществлять гражданские права и нести гражданские обязанности, быть истцом и ответчиком в суде. В то же время ст. 8 Федерального закона «О Банке России» закрепляет положение, что он не вправе участвовать в капиталах и являться членом иных коммерческих или некоммерческих организаций.

Согласно статье 2 Федерального закона «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)» уставный капитал и иное имущество Центрального банка РФ является федеральной собственностью. Таким образом, его имущество не находится в собственности.

Статья 295 ГК РФ, раскрывая права собственника в отношении имущества, находящегося в хозяйственном ведении, закрепляет положение, что такой собственник, как и в случае с Банком России, решает вопросы создания и ликвидации, определяет предметы и цели деятельности, назначает руководителя (Председатель Центрального банка РФ назна-

чается Государственной Думой по представлению Президента РФ), осуществляет контроль (в лице Национального финансового совета, который состоит из представителей высших органов власти), имеет право на получение части прибыли (50% прибыли Банка России перечисляются в федеральный бюджет). Однако есть колоссальное отличие, из-за которого нельзя сказать, что имущество Банка России принадлежит ему на праве хозяйственного ведения, — право распоряжаться имуществом без согласия собственника, которое закреплено в ст. 2 Федерального закона «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)» и которое абсолютно не свойственно праву хозяйственного ведения. Данное положение не свойственно и праву оперативного управления. Являясь юридическим лицом, Центральный банк Российской Федерации не обладает имуществом ни на праве собственности, ни на праве хозяйственного ведения или оперативного управления. Однако Банк России самостоятельно осуществляет полномочия по владению, пользованию, распоряжению этим имуществом. Можно сделать вывод, что Центральный банк РФ обладает в отношении переданного ему имущества всеми правами, составляющими содержание права собственности, будучи в то же время не его собственником, а титульным владельцем. Также вызывает сомнения ответственность Банка России по своим обязательствам собственным имуществом, что необходимо для юридического лица. Согласно ст. 2 Федерального закона «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)» изъятие и обременение обязательствами указанного имущества без согласия Банка России не допускается, он осуществляет свои расходы за счет собственных средств.

Таким образом, Центральный банк РФ в соответствии с ГК РФ не соответствует всем обязательным признакам юридического лица.

Определение правового статуса заключается не только в признании за Центральным банком РФ места в разделении властей или выявлении организационно-правовой формы, но и в определении Банка России как независимого лица, самостоятельно регулирующего свою деятельность. Установление на самом высоком нормативном уровне — в Конституции РФ — правила о независимости Центрального банка РФ является обоснованным в связи с тем, что функция Банка России обеспечивается разными связанными между собой рычагами, среди которых выделяют рефинансирования кредитных организаций, регулирование их ликвидности, установление унифицированных правил и форм расчетов, валютные интервенции и выпуск облигаций.

Из этого следует, что не только эмиссия денежных средств, но и другие функции Банка России, такие как надзор за деятельностью кредитных организаций, валютный контроль, валютное регулирование направлены на обеспечение устойчивости и защиты рубля, что невозможно урегулировать в отсутствие принципа независимости. Однако при выполнении функций Центральный банк РФ не может быть полностью независимым. При реализации своей деятельности, осуществляя законодательно закрепленные полномочия, он должен в первую очередь исходить из интересов государства, учитывать действия и цели других государственных органов и координировать с ними свою деятельность.

Неопределенность в правовом статусе Банка России можно решить несколькими способами. Одним из кардинальных — способ, в котором правовой статус определяется путем включения Центрального банка в норму ч. 1 ст. 11 Конституции РФ. Вторым путем является толкование Конституционным судом ст. 75 Конституции РФ и выявление позиции. Другим путем решения может стать включение Банка России в систему федеральных государственных органов исполнительной власти с отнесением к федеральным агентствам, службам или министерствам.

Литература

1. Финансовое право : учебник / ответственный редактор О. Н. Горбунова. — Москва : Юристъ, 2005.
2. Братко, А. Г. Банковское право (теория и практика). — Москва : ПРИОР, 2000.

© Маликова Р. Р.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
Renata.malikova888@mail.ru

Актуальные проблемы правового регулирования банковской системы Российской Федерации

Аннотация. В статье рассматриваются правовые аспекты развития банковской системы России. Делается вывод о том, что правовое регулирование банковской системы является недостаточным и требуется, как совершенствование существующей правовой базы, так и принятие новых нормативных документов.

Ключевые слова: банковская система; пропорциональное регулирование; базовая лицензия; универсальная лицензия; банковские операции.

Высокая эффективность банковского законодательства, характеризующаяся долгосрочной последовательностью и объективностью, является одной из предпосылок эффективного функционирования и устойчивого развития банковской системы.

Основными источниками правового регулирования банковской деятельности в России являются Федеральные законы от 2 декабря 1990 г. № 395-1 «О банках и банковской деятельности» и от 10 июля 2002 г. № 86-ФЗ «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)».

Статья 2 Федерального закона от 2 декабря 1990 г. № 395-1 определяет структуру банковской системы в Российской Федерации и ее правовые основы.

Российская банковская система включает в себя Центральный банк, кредитные организации и представительства иностранных банков. Правовыми основами банковской системы Российской Федерации являются вышеуказанные федеральные законы, Конституция РФ, иные федеральные законы и нормативные акты Банка России.

В 2017 г. произошли значительные изменения в банковском законодательстве: Федеральный закон № 395-1 дополнен новыми нормами, устанавливающими правовой статус банков с базовой лицензией на осуществление банковских операций и сделок, а также банков с универсальной лицензией [2].

Федеральным законом от 1 мая 2017 г. № 92-ФЗ также внесены изменения в редакцию ст. 11.2 Федерального закона от 2 декабря 1990 г. № 395-1, согласно которым с 1 января 2018 г. установлен минимальный размер собственного капитала банка и небанковской кредитной организации.

Для банка с универсальной лицензией размер капитала установлен на уровне 1 млрд руб., для банка с базовой лицензией этот размер значительно ниже и составляет 300 млн руб.

Для небанковских кредитных организаций, претендующих на статус банка с универсальной и базовой лицензией, капитал на первый день месяца подачи заявки должен быть не менее указанных выше сумм, как и для банков с универсальной или базовой лицензией.

Банки с универсальной и базовой лицензией различаются по размеру капитала и банковским операциям. Банки с базовой лицензией ограничены в осуществлении некоторых видов банковской деятельности, таких как открытие корреспондентских счетов в иностранных банках, размещение денежных средств от своего имени и за свой счет, прием депозитов и размещение драгоценных металлов, выдача банковских га-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В Смирнова.**

рантий иностранным юридическим лицам, иностранным организациям, не являющимся юридическими лицами по иностранному праву, и физическим лицам, личным законом которых является право иностранного государства.

Следует также упомянуть о появлении новых видов лицензий. Так, банк с универсальной лицензией может получить в Банке России следующие виды лицензий:

— универсальную лицензию на осуществление банковских операций со средствами в рублях (без права привлечения во вклады денежных средств физических лиц, привлечения и размещения драгоценных металлов);

— универсальную лицензию на осуществление банковских операций со средствами в рублях и иностранной валюте (без права привлечения во вклады денежных средств физических лиц), привлечения и размещения во вклады драгоценных металлов.

Также был дополнен перечень оснований для отзыва лицензий, централизованы полномочия по государственной регистрации и лицензированию банковских операций, изменен механизм финансового оздоровления.

Эти изменения следует рассматривать как условия эффективности и стабильности развития банковской системы.

Несмотря на принятые меры по совершенствованию правовой базы, банковская система на современном этапе развита слабо.

С. В. Халилеев, М. Л. Макаревич, О. Е. Пирогова утверждают, что основными проблемами правового регулирования банковской системы России являются [3].

— правовые аспекты снижения рисков в банковском секторе;

— проблемы правового регулирования кредитования физических и юридических лиц, а также ресурсов коммерческих банков;

— проблемы определения банковской тайны.

Для решения проблемы формирования ресурсной базы коммерческих банков в долгосрочной перспективе авторы предлагают синдицированное кредитование. Однако применение этого решения сопряжено с недостатками, связанными с отсутствием достаточного правового регулирования, стандартизированных документов, нерешенными налоговыми вопросами, отсутствием российского опыта работы с синдицированными кредитами, отсутствием четкого механизма юридической ответственности банковских компаний и заемщиков, а также вторичного рынка синдицированных кредитов.

Снижение рисков в банковском секторе и определение банковской тайны как правовые вопросы необходимо решать, используя в качестве отправной точки совершенствование законодательной базы. Например, вопрос ответственности за разглашение банковской тайны не очень эффективно решен в банковском законодательстве.

Вопрос о раскрытии банковской тайны третьим лицам также не прояснен. Отсутствует регулирование банковской деятельности для минимизации банковских рисков. В связи с этим необходимо принять закон, регулирующий отношения при осуществлении высокорискованной банковской деятельности.

Таким образом, вышеуказанные проблемы правового регулирования предполагают принятие нормативных правовых актов, непосредственно регулирующих вышеуказанные вопросы. Принятие нормативных правовых актов должно быть не только количественным, но и качественным, что означает повышение эффективности законодательства и уровня защиты законных интересов участников банковских операций, в том числе права на сохранение банковской тайны.

С. М. Миронова рассматривает характер пропорционального банковского регулирования и рекомендует учитывать опыт других государств, имеющих сложившуюся банковскую систему, включая территориальные, региональные и национальные банки [1].

В соответствии с действующим российским законодательством малые банки ограничены в проведении банковских операций по некоторым вопросам. В результате эти

банки, имеющие базовую лицензию, не имеют сильной позиции. Потеря позиций на рынке банковских услуг банками с базовыми лицензиями и приобретение сильных позиций крупными банками с универсальными лицензиями может привести к неравномерному социально-экономическому развитию субъектов РФ. Такая ситуация, в свою очередь, может повлиять на экономическую безопасность регионов, в которых не развиты региональные банки.

Поэтому правовые аспекты функционирования банковской системы нуждаются в дальнейшей разработке. Правовое регулирование банковской системы не менее важно, чем экономические, торговые, товарные и денежные отношения. Эффективность банковского законодательства является одной из предпосылок постепенного развития российской банковской системы на внутреннем и внешнем уровнях, результатом которого должна стать стабильная и долговечная банковская система.

Вышеуказанные проблемы высоких рисков банковской деятельности, ограниченности ресурсов коммерческих банков и правового регулирования кредитования физических и юридических лиц являются актуальными на современном этапе и требуют принятия нормативных правовых документов, логично вписывающихся в систему банковского законодательства.

Литература

1. Миронова, С. М. Пропорциональное регулирование банковской системы России: правовые основы и перспективы развития // Вестник ВолГУ. Серия 5: Юриспруденция. — 2017. — № 4 // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/proportsionalnoe-regulirovanie-bankovskoy-sistemy-rossii-pravovye-osnovy-i-perspektivy-razvitiya> (дата обращения: 29 мая 2022 г.).
2. Неверова, Н. В. О некоторых новеллах правового регулирования функционирования банковской системы Российской Федерации // Вестник СГЮА. — 2018. — № 1 (120) // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-nekotoryh-novellah-pravovogo-regulirovaniya-funktsionirovaniya-bankovskoy-sistemy-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения: 29 мая 2022 г.).
3. Халилеев, С. В. Проблемы правового регулирования банковской сферы в России / С. В. Халилеев, М. Л. Макаревич, О. Е. Пирогова // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. — 2018. — № 2 (28) // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problems-pravovogo-regulirovaniya-bankovskoy-sfery-v-rf> (дата обращения: 29 мая 2022 г.).

© Мезенцева А. И.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
anna_mezentseva@inbox.ru

Правовые аспекты регулирования ценообразования в системе финансовой политики государства

Аннотация. В данной статье рассмотрены проблемы правового регулирования ценообразования в разрезе взаимодействия этих аспектов с категорией «правовое государство». На основании того, что возникающие в процессе осуществления ценообразования отношения являются составной частью основы финансово-правового регулирования, ценообразование в целом допускается понимать сквозь призму механизма финансовой деятельности. Доказано, что регулирование ценообразования государством должно благоприятствовать созданию таких условий, которые более чем достаточно обеспечивают права и свободы человека и гражданина.

Ключевые слова: ценовая политика; правовые средства; органы государственной власти; правовые нормы; финансовая политика государства.

Для начала необходимо рассмотреть понятие финансовой политики. Оно подробно разработано представителями экономической науки, которые рассматривают финансовую политику как неотъемлемую часть экономики, как курса, который, в свою очередь, проявляется в использовании финансовых ресурсов государства, регулировании доходов и расходов, формировании и исполнении государственного бюджета, в налоговом регулировании, в управлении денежным обращением, а также в воздействии на курс национальной валюты.

Еще с древних времен и по сегодняшнее время ученые и общественные деятели ведут поиск таких форм и структур взаимодействия права и власти, которые бы сделали право авторитетной силой, а государственную власть, в это же время (благодаря надлежащей организационной поддержке и ограничению законом) справедливой. Эти поиски были выражены в виде идеи верховенства закона. Правовое государство преследует в своей деятельности расширение и стабилизацию спектра правомерных и социально-полезных общественных отношений путем повышения качества правового регулирования и вытеснения из жизни общества форм поведения, которые не соответствуют закону [1].

Существенными, основными составляющими финансовой политики государства являются бюджетная, налоговая, инвестиционная, социальная и таможенная политика. Вследствие чего финансово-правовая политика проводится в различных сферах финансовой деятельности государства, в том числе в области государственного регулирования ценообразования, так как цена и ценообразование, находясь в тесной связи с финансами, занимают важное место в финансовой системе государства, цена оказывает решающее влияние на движение денежных ресурсов в механизме формирования и использования централизованных денежных фондов. Если говорить о государственном регулировании ценообразования, то необходимо отталкиваться от того, что «государство в своей регулирующей деятельности использует правовые формы принуждения и распоряжается огромными экономическими ресурсами. Государственный инструментальный регулирования экономических процессов включает три важных сред-

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

ства: государственный бюджет, систему государственных банков и государственный сектор экономики»[2].

В соответствии со ст. 71 Конституции РФ в ведении Российской Федерации находятся основы ценовой политики.

Основы ценовой политики как сферы компетенции Российской Федерации характеризуют в первую очередь экономическую функцию государства. В то же время — это законодательная сфера компетенции, и связанные с ней полномочия федеральных органов власти соотносятся с конституционно-правовым закреплением концепции социального государства (ст. 7 Конституции РФ).

Влияние на цены производится непосредственно через правовые нормы, они же в свою очередь делают цены объектом правового регулирования, дают возможность их устанавливать в определенных отношениях, изменять с учетом состояния экономики страны, рыночных отношений. Это воздействие призывает особенный подход со стороны органов государственной власти к формированию цены, одновременно требуя рассмотрения всех аспектов планирования, учета, прогнозов, расчетов и анализа. Таким образом, можно сделать вывод, что органы государственной власти осуществляют соответствующую деятельность в области ценообразования, применяя весь арсенал правовых средств и тем самым определяют ценовую политику. Влияние на цены служит глобальным целям государственного регулирования экономики, целям конъюнктурной и структурной политики, борьбе с инфляцией, а также укреплению национальной конкурентоспособности на мировых рынках и ослаблению социальной напряженности. В свою очередь воздействие государственной ценовой политики отражается на процессах ценообразования. Это обстоятельство также необходимо учитывать в «процессе движения», на пути к правовому государству. Вместе с тем как объективно заметил В. Л. Кулапов: «главное в правовом государстве не столько верховенство закона, сколько подлинное народовластие, обеспечивающее с помощью права управление общественной жизнью в интересах всего населения» [1]. Из этого следует, что вопросы правового воздействия на образование цен должны охватывать, помимо этого, интересы всех слоев населения, в том числе активных налогоплательщиков и хозяйствующих субъектов.

Рычагами прямого регулирования цен в российской экономике являются установление максимальных уровней цен, ценовых коэффициентов, лимитов оптовых и розничных торговых надбавок. Их использование, как показывает практика, сдерживает рост цен, но создает потенциальную угрозу финансовому состоянию производителей, иными словами предопределяет противоречия групп интересов субъектов регулирования.

Современный подход к исследованию вопросов государственного регулирования ценообразования необходимо решать во взаимодействии с финансово-правовыми вопросами, включая вопросы налогообложения, которые равным образом напрямую связаны с формированием централизованных денежных фондов. В то же время ценообразующий фактор не может «выпасть» в механизм формирования, распределения и использования средств государства (муниципалитетов), что подразумевает использование такого экономико-правового инструмента, как ценообразование. В механизме финансовой деятельности государства и муниципалитетов образование цен государством как экономический и правовой инструмент, который используется им для реализации определенных экономических функций.

Присутствующая прямая зависимость между денежной массой и ценами на товары, определяет в рамках этих сфер необходимость государственного регулирования ценообразования как параллельного элемента в механизме формирования правового государства. Очевидно, что помимо экономических «рычагов» влияния на образование цен необходимо активизировать влияние правового механизма, которое в свою очередь

достигается путем принятия специальных законов, которые направлены на реализацию финансовой политики. В то же время важно отметить, что финансовая политика государства может быть реализована только в том случае, если заложенные в нее идеи, принципы и программы получают юридически определенную форму. Таким образом, определяющим, в том числе связующим звеном всех элементов финансовой политики, являются нормы права.

В результате основной целью финансовой политики является создание финансовых условий для социально-экономического развития страны. В нынешних экономических условиях совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей ценообразование, имеет первостепенное значение.

Проблемы установления, введения и применения цен в сложившихся условиях развития товарно-денежных отношений прямо или косвенно воздействуют на состояние финансовой системы. В то же время рыночный механизм не в состоянии решить все проблемы спроса и предложения товаров, работ, услуг, непрерывного обращения товаров и опосредующего это движения денежного обращения, расчетов и платежей. Эти обстоятельства обусловлены участием государства в регулировании ценообразования, потому как цена, которая является денежным выражением стоимости различных товаров, работ, услуг, влияет на платежеспособность, прибыль, финансовые результаты не только отдельных хозяйствующих субъектов и граждан, но и бюджетов страны в целом.

Как объективная необходимость функционирования денежных отношений ценообразование представляется собой в некоторой степени регулятором экономической функции государства. Более того, необходимость в государстве, как главном координаторе отношений, которые возникают в денежной сфере и ценообразовании, формируется по крайней мере потому, что собственно государство обеспечивает и гарантирует защиту правовых интересов каждого гражданина и общества в целом. Вместе с тем этим обстоятельством объясняется необходимость контроля и мониторинга в сфере ценообразования, а также необходимость государственного правового принуждения нарушителей ценовой дисциплины.

Механизм взаимосвязанных процессов формирования и изменения цен происходит под влиянием множества экономических, политических и других факторов, при участии производителей, потребителей, посредников и органов государственной власти. В рамках регулирования процесса ценообразования, государство поддерживает главный смысл — сохранение ценовых пропорций и ограничение инфляционного роста цен, который отвечает критериям правового государства, в котором созданы все условия для более обширного обеспечения прав и свобод человека и гражданина.

Наряду с этим динамика цен на продукцию естественных монополий указывает уровень цен на все остальные товары и услуги. Вследствие чего крайне существенно добиться оптимального уровня регулирования цен в этой сфере экономики. В литературе указывается, что, при всем том, что согласно законодательству предельные цены (тарифы) на продукцию субъектов естественных монополий устанавливаются государственным регулирующим органом, во многих случаях эти «монстры» диктуют свою волю государственному органу [3].

Постоянно увеличиваются цены на продукцию и услуги данных отраслей. Руководители естественных монополий утверждают, что большую часть прибыли направляют в инвестиции. Однако в соответствии с экономической теорией научно-технический прогресс должен приводить к снижению издержек производства и, тем самым, к снижению цен, а не к их повышению [4]. Возникает правильный вывод Б. Г. Федотова, который пишет о том, что «среди причин повышения цен на товары и услуги в нашей стране называют неустойчивость конъюнктуры внешнего рынка, действия естественных монополий, стремящихся диктовать цены и удерживать их на высоком уровне,

сговор торгующих организаций и другие факторы. В результате страдают российские потребители. При этом способы решения указанных проблем в основном ограничиваются принятием административных мер в рамках антимонопольного законодательства, хотя для этого требуется более взвешенный подход, предусматривающий разработку и принятие мер, прежде всего, экономического характера» [5]. Этот вывод позволяет нам сделать заключение о том, что важным способом решения этих проблем также является использование правового механизма.

В своих трудах А. С. Эпштейн пишет, что: «1. Сегодня цены в России по существу являются результатом самого неэффективного государственного вмешательства в формирование тарифов и цен, что системно дезорганизует все стороны общественной жизни в стране. 2. Такая дезорганизующая роль государства обусловлена тем, что каждый компонент финансовой нагрузки на бизнес и население (налоги, акцизы, тарифы, арендные платежи, платежи за природные ресурсы, таможенные пошлины, проценты за кредит), оказывающий важнейшее влияние на цены, устанавливается самостоятельно, без учета общей предельной допустимости нагрузки на бизнес. При этом абсолютно не учитываются особенности отраслевой структуры хозяйства и расселения населения; существенные различия в стоимости потребительской корзины и т.д., из-за которых предельная финансовая нагрузка на бизнес и население в каждом муниципалитете должна быть различна. И уже в пределах этой дифференцированной по территории и отраслям общей нагрузки должен находиться разумный баланс между налогами, акцизами, тарифами, арендными платежами, платежами за природные ресурсы, таможенными пошлинами, процентами за кредит. Особенно разрушительны, по мнению специалистов, существующие подходы к таможенным платежам, к тарифам, платежам за загрязнение природной среды. Так, в таможенной политике не учитывается наличие 4-х типов товаров (не производим и не собираемся производить; не производим, но будем производить; производим недостаточно, но в отдельных регионах импорт душит отечественного товаропроизводителя; производим в избытке, и их импорт повсеместно душит отечественное производство) [6].

Сегодняшний этап развития правового регулирования отношений в сфере экономики, который характеризуется известным усложнением соответствующего правового регулирования, определяет необходимость изучения межотраслевых связей отечественного права в вопросах правового регулирования ценообразования. Одним среди приоритетных направлений в развитии науки финансового права в настоящее время является изучение правовой природы средств, инструментов финансовой деятельности государства, одним из них считается государственное регулирование ценообразования, в том числе вопросов использования стоимостных критериев в сфере государственных расходов, государственных услуг. Более того, общий подход государства к ценообразованию следует основывать на нормативном закреплении соотношения качества и стоимости государственных услуг. К тому же, ценообразование в сфере государственных услуг имеет ярко выраженный императивный характер и отличается тесной связью с бюджетом государства (муниципалитета).

Государственное регулирование ценообразования в настоящее время приобретает особое значение в связи с необходимостью совершенствования функций, средств и методов управления финансовой системой страны, потому как экономически обоснованные цены стимулируют производство, способствуют получению прибыли, платежеспособности налогоплательщиков, потребителей государственных услуг и в конечном счете оказывают влияние на состояние государственной казны, финансовые, денежные системы и национальная валюта. Как можно заметить воздействие на цены через налоги, тарифы, таможенную стоимость, банковские проценты отказывает влияние на рост инфляции, дефицит государственного бюджета, падение уровня рентабельности производителей и населения. Вышеизложенное говорит о том, что изучение правового

регулирования ценообразования и выявление существующих проблем в механизме ценообразования имеют особое практическое значение на пути к верховенству права.

Предполагается, что закон о ценообразовании должен способствовать дальнейшему совершенствованию финансового законодательства и правоприменительной практики, поскольку необходимость регулирования цен в первую очередь направлена на предотвращение роста инфляции в результате возникновения устойчивого дефицита, монополии производителей, роста цен на сырье и топливные ресурсы, что, в свою очередь, обеспечит интересы не только государства, но и всего населения в целом. Исходя из этого, изучение правового регулирования ценообразования имеет важное научное и практическое значение в первую очередь с точки зрения понимания содержания и цели концепции государственного регулирования ценообразования как правовой категории; во вторую очередь, правильного применения механизма регулирования цен, особенно в случаях, не связанных непосредственно регулируется законодательством. Однако верховенство закона — это средство обеспечения свободы личности, именно государство гарантирует и обеспечивает защиту законных интересов каждого гражданина и общества в целом. Государству необходимо регулировать ценообразование с учетом необходимости совершенствования функций, средств и методов управления финансовой системой страны, потому как экономически обоснованное образование цен стимулирует производство, способствуют получению прибыли, платежеспособности налогоплательщиков, потребителей государственных услуг, и в конечном счете оказывает влияние на состояние государственной казны, финансовых и денежных систем, и национальной валюты.

Литература

1. Кулапов, В.Л. Проблемы теории государства и права. — Саратов. 2009.
2. Садовникова, Г. Д. Комментарий к Конституции РФ постатейный. — 10-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2019.
3. Салимжанов, И. К. Ценообразование : учебник. — Москва, 2021.
4. Метелева, Ю. А. Правовое регулирование ценообразования в сфере естественных монополий // Журнал российского права. — 2006. — № 10.
5. Федотов, Б. Г. Влияние конъюнктуры внешнего рынка, налогов и таможеннотарифного регулирования товаров на ценообразование в России // Финансы. — 2011. — № 6.
6. Эпштейн, Д. Б. Социализм XXI века: Вопросы теории и оценки опыта СССР. — Москва, 2016.

© Мельникова М. А.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Развитие торгового права в советский период

Аннотация. Торговля — один из центральных институтов современного общественного устройства. От ее состояния во многом зависит экономическое развитие государства. Не последнюю роль в деле регулирования торговых отношений играет систематизация коммерческого законодательства. Краткий анализ состояния законодательства о торговле в советский период позволяет увидеть проблему дефицита и не развитости потребительских отношений в СССР. Возможно, один из путей совершенствования и отлаживания правового механизма состоит в идее создания отдельного кодифицированного акта — Торгового кодекса РФ. Учитывая ошибки прошлого, такой акт не следует создавать поспешно. Первым шагом должно быть широкое обсуждение концепции самого кодекса.

Ключевые слова: торговое право; коммерциалистика; советская торговля; НЭП; Торговый кодекс; торговая кодификация.

Гарантией стабильного развития важнейших отношений в экономической и социальной сфере любой страны является рациональная и эффективная система регулирования торговой деятельности со стороны соответствующего государства. Любая держава, осуществляя свою экономическую политику, имеет целью формирование такой системы правового регулирования, которая бы гарантировала оправдывающее расходы развитие и существование торговли, рыночных отношений, что в результате ведет к стабильному экономическому росту [1].

Как показывает исторический опыт правового регулирования торговых отношений в России, к началу XX в. в результате проведения в XVII—XIX вв. последовательной государственно-правовой торговой политики сформировалась полноценная система кодифицированных правовых норм, регулирующих торговые отношения.

В XVII в. получили достаточно широкое распространение промысловые артели, в связи с чем, началось законодательное воплощение отдельных институтов, имевшихся в деятельности торговых товариществ [2, стр. 95]. Например, ст. 276 гл. 10 Уложения 1649 г. определяла порядок распределения ответственности между товарищами в случае разбойного нападения на товарища — держателя общего (складочного) капитала.

В дальнейшем немаловажную роль в становлении торговых отношений сыграли Торговый устав 1653 г. и Новоторговый устав 1667 г. Последним был ограничен торг иностранцев: местом (пограничные города), временем (сроки ярмарок) и перечнем товаров.

В XVIII в. для России был характерен рост значения торговли в жизни общества. В связи с этим со стороны государства были предприняты определенные усилия для поддержки соответствующих отношений. Так, Петр I именованным указом от 11 января 1719 г. создал Коммерц-коллегию, которая занималась внутренней торговлей. Государство в это время активно проводит протекционистскую торговую политику. В 1753 г. издан указ Сената о запрете продажи в розницу товаров приезжим купцам². Иноземцам запрещалась розничная торговля в российских городах и на ярмарках.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент Ю. А. Тарасенко.

² ПСЗ РИ. Т. XIII. № 10042. С. 719-724.

Вышеуказанные акты, изданные в XVIII в., а также законодательство начала XIX в. послужили источником для составления томов V и VI Свода законов Российской империи 1832 г. Нормы, регулировавшие торговлю в виде промысла, были сведены в этих томах в Свод законов государственного благоустройства, частью которого стали Свод учреждений и Устав торговый [3]. В 1857 г. при последнем полном переиздании Свода законов эти акты были сведены в один под названием Устав торговый.

В России в конце XIX — начале XX в. российское законодательство пополнилось Законом о товарных знаках 1896 г., Положением об артелях трудовых 1902 г. и др.

Далее в истории российского государства последовал непростой этап, в ходе которого произошла смена социально-экономической формации. Революция 1917 г. повлекла негативные последствия во многих сферах жизни и, в первую очередь, в торговой деятельности, так как большевиками была монополизирована практически любая торговля, оборот товаров (продовольственных и промышленных) был поставлен под контроль нового государства. Главные двигательные силы торговли — купцы оказались под жестким контролем со стороны новых органов власти.

В советский период развитие и состояние торговли, как и товарно-денежных отношений в целом, испытывало сильное воздействие идеологии и политики. Новый социально-экономический уклад оказал значительное воздействие на подходы, принятые в коммерции. Главное внимание правящая партия уделяла производству, причем в соответствии с ее экономическими воззрениями определяющую роль в экономике должно было играть не производство предметов потребления, а производство средств производства — станков, механизмов, машин.

Легкая промышленность и сельское хозяйство испытывали определенные проблемы, как организационного плана, так и производственного, что в конечном счете влияло на сферу торговли, где периодически наблюдался дефицит товаров, служивших предметами потребления для народа. И сама торговля, в особенности розничная, обслуживавшая широкие слои населения страны, находилась в угнетенном состоянии. Отметим, что в это же время, в странах Западной Европы наблюдается явление, получившее наименование «потребительская революция», во многом, благодаря переносу акцентов на потребности тех, кого впоследствии назовут квалифицированными потребителями. В Союзе такой диктат потребителя был невозможен, поскольку руководство страны в развитии хозяйственной жизни ставило планирование — сознательное централизованное руководство экономикой. В результате установился контроль буквально всех сфер народного хозяйства.

Нередко, подход, принятый в советской литературе, представлял людей, вовлеченных в торговые отношения, в негативных тонах. Следует заметить, что в отличие от России в экономически развитых странах торговля всегда относилась к престижным видам деятельности. Помимо сказанного, слабость торговых отношений России обуславливалась недостаточной теоретической проработкой важнейших институтов торговли, что, в конечном счете, сказывалось на регулирование многих практических аспектов соответствующей отрасли права. К примеру, на Западе научная разработка данной области имела место уже с XVI в.

Научные труды о торговых отношениях появляются в последней трети XIX в. При этом больше внимания ученые уделяли спорам о том, имеет ли торговое (коммерческое) право основания для самостоятельного существования. По меткому выражению Б. И. Путинского, представители юридической науки несут определенную долю ответственности за неблагоприятное состояние коммерческого права России [4, стр. 376].

В первые годы нового советского государства стало ясно, что полностью отказаться от такого главного института буржуазного права как торговля, невозможно. Это ярко продемонстрировал кризис в период так называемого «военного коммунизма». Советская власть вынуждена была вернуться к основным торговым институтам. Этот период

получил название новой экономической политики (НЭП). И сначала, создавалось впечатление, что политика НЭПа возродила торговые отношения, но как оказалось в последующем, ненадолго. Несмотря на данное обстоятельство, в советский период, развитие торговых отношений в России продолжалось. Появляются нормы, регламентирующие торговую деятельность. Прежде всего, главным актом тут выступал новый Гражданский кодекс РСФСР 1922 г.

В 1923 г. Комиссией по внутренней торговле при Совете труда и обороны РСФСР был внесен в законодательные органы проект Торгового свода, включающий шесть разделов:

- о торговой деятельности и торговых предприятиях;
- торговые сделки;
- исключительные промышленные права;
- о несостоятельности;
- акционерные общества с участием государственного капитала и товариществ с ограниченной ответственностью;
- о биржах и ярмарках).

Развернулась научная дискуссия о целесообразности его принятия. Советская Россия даже возобновила свое участие в некоторых международных конвенциях (Женевская конвенция о чеках и векселях 1930 г. и др.).

Проект Торгового свода разрабатывался учеными, которые обосновывали необходимость выделения советского торгового права в качестве самостоятельной отрасли, развивающейся параллельно гражданскому праву, или в качестве самостоятельной части гражданского права. За его принятие выступали, в частности, В. Гордон, Д. Иваницкий, С. Драбкин. Однако, поскольку проект Торгового свода основывался на разных видах укладов экономики периода НЭПа, после отказа от новой экономической политики работы над проектом Торгового свода были прекращены.

В 1970—1980-е гг. отношения в сфере торгового оборота исследовались, в частности, профессором В. А. Язевым. Он полагал, что советское торговое право регулирует комплекс различных по своей правовой природе правовых отношений, связанных с торговой деятельностью, и является комплексной отраслью права, состоящей из норм профилирующих отраслей права: государственного, административного, гражданского, трудового, уголовного. Преемственность такой позиции наблюдается и в современной литературе по коммерческому праву. В. А. Язев считал необходимым принятие закона о внутренней торговле. Однако данная идея не была воспринята законодателем [5, стр. 276].

В результате проведенной в конце 1980-х гг. хозяйственной реформы был осуществлен переход к обеспечению продукцией производственно-технического назначения и товаров народного потребления посредством оптовой торговли через базы, склады и магазины. Однако переход к оптовой торговле не означал отказа от плановой организации доведения продукции от изготовителей к оптовым потребителям. Менялись лишь формы и методы организации хозяйственных связей.

В СССР большую роль в организации хозяйственных связей по поставкам продукции и товаров играли посреднические организации Госнаба СССР и Минторга СССР, организованные по территориальному признаку и обладавшие мощной материально-технической базой, которые осуществляли организацию хозяйственных связей между поставщиками и потребителями продукции, оказывали различные услуги предприятиям.

С распадом СССР хозяйственные связи предприятий оказались разорванными, а территориальные снабженческо-сбытовые организации ликвидированы. Предприятиям приходится самостоятельно решать комплекс вопросов по поиску партнеров и налаживанию новых коммерческих связей.

Возрождение идеи коммерческого (торгового) права было обусловлено прежде всего особенностями торговли, торгового оборота. В рыночной экономике с развитием частного предпринимательства торговля является наиболее развивающимся видом деятельности с быстрой оборачиваемостью капитала. Вследствие этого наиболее активно инвестиции вкладываются в данный вид деятельности. Торговля затрагивала интересы многих лиц, имела большую социальную значимость.

При переходе к рыночной экономике первоначальное накопление капитала и ускоренное создание слоя собственников происходило путем приватизации прежде всего предприятий торговли.

Необходимо отметить, что торговое право в России так и не достигло такого уровня развития, который оно имело до 1917 г. Это касается как уровня фактической деятельности, так и нормативной. Работы по созданию проекта Торгового уложения в начале XX в. были прекращены. При изменении экономической модели в 1990-х гг. специальной теоретической разработки отношений, регулирующих рыночную торговлю, не последовало. Вплоть до сегодняшнего дня торговые отношения остаются некодифицированными.

Кратко проанализировав историю становления торгового права, можно сделать вывод о необходимости единого кодифицированного акта в сфере торговых правоотношений. На наш взгляд, данная необходимость обусловлена следующими проблемами: большое количество нормативных актов в торговой сфере, в соответствии с этим многие нормы противоречат друг другу. Кодификация, как системное упорядочивание нормативного материала, способна отчасти решить эту проблему.

Анализ современного российского законодательства о торговой деятельности свидетельствует о его рассредоточенном состоянии. Во многом не закончено формирование самой законодательной основы товарного обращения. Отсутствует единая направленность нормативных установлений. Недостаточность законодательной базы влечет массовое издание ведомственных актов. Ощущается настоятельная необходимость разработки Торгового кодекса России, который бы способствовал упорядочению российского товарного рынка, созданию его структуры, налаживанию торгово-хозяйственных связей и их развитию.

Литература

1. Плотникова, А. В. Снегирева Д. Е. Об историко-правовом опыте регулирования торговых отношений в России в XII — начале XX века / А. В. Плотникова, А. А. Сизов, // Новый ракурс. — 2019. — № 2.
2. Тарасенко, Ю. А. Очерки по истории торгового права России (IX—XVIII вв.). — Брянск, 2022.
3. Андреева, Л. В. История российского предпринимательского (хозяйственного) и коммерческого (торгового) права / Л. В. Андреева, И. В. Ершова // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. — 2015. — № 1.
4. Путинский, Б. И. Коммерческое право России : учебник. — 5-е изд. — Москва, 2013.
5. Булатецкий, Ю. Е. Коммерческое (торговое) право: учебник / Ю. Е. Булатецкий, В. А. Язев. — Москва, 2002.

© Мурза Д. С.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
dimamurza@rambler.ru

Реформа французского законодательства о банкротстве и возможности ее применения в отечественной практике

Аннотация. В работе предпринята попытка проанализировать с юридической стороны эффективность проведения Правительством Французской Республики реформы в области законодательства о банкротстве. Определены возможности ее применения в отечественной практике. Проведено сравнение с российским законодательством. Сделаны выводы о влиянии французских норм на российское право в области банкротства.

Ключевые слова: реформа; должник; кредитор; банкротство; реструктуризация; ускоренная финансовая гарантия; «постденежная» привилегия; реорганизация; согласительная процедура.

Пандемия Covid-19 оказалась кризисом беспрецедентных масштабов, которая заставила правительства государств принимать быстрые и порой даже рискованные решения, дабы не допустить ухудшения ситуации. Во Франции кризис повлиял на все сферы жизни общества, что в конечном итоге выразилось в экономическом спаде. За время пандемии проявились давние проблемы законодательства о несостоятельности. Реформа, которую провело Правительство Французской Республики, не только решила старые проблемы, но и сыграла стратегическую роль в качестве смягчения последствий экономического спада.

Постановлением от 15 сентября 2021 г. № 2021-1193 и указом о его применении от 23 сентября 2021 года во французское законодательство была перенесена Европейская директива о реструктуризации 2019 г. (Директива (ЕС) 2019/1023 Европейского парламента и Совета от 20 июня 2019 г.). Уже с 1 октября 2021 г. в силу вступили положения новой реформы. Изменения были направлены на улучшение положения кредиторов, а также на упрощение норм, регулирующих обеспечительные интересы в контексте производства по делу о несостоятельности.

В Республике давно ходили разговоры о необходимости масштабного пересмотра банкротных норм. До осенней реформы французское законодательство о банкротстве было единственным в Европе, которое имело явный перевес баланса в сторону защиты должников. Еще в 2013 г. авторы статьи, опубликованной во французском издании, отмечали, что подобный характер ситуации во Франции наносит ущерб финансовым возможностям фирм, особенно это касается малого и среднего бизнеса [URL: <https://www.cairn-int.info/journal-notes-du-conseil-d-analyse-economique-2013-7-page-1.htm> (дата обращения: 25 декабря 2021 г.)]. Исследователями предлагалось разработать поправки в закон о банкротстве ради обеспечения лучшей защиты кредиторов. Также высказывалась необходимость предоставить кредиторам возможность контролировать продолжительность процедур банкротства, провести реформирование статуса избранных судей, их обязанностей в отношении юридической подготовки и урегулирования любых конфликтов интересов, плюс пересмотреть деятельность конкурсного управляющего.

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

Проведенная реформа затронула далеко не все обозначенные проблемы, но стала одной из самых масштабных за последние годы во французском законодательстве о банкротстве.

Основные нововведения в закон, которые внесло принятое постановление [URL: <https://www.shearman.com/Perspectives/2021/10/French-Insolvency-Law-Reform> (дата обращения: 1 января 2022 г.)]:

1) у суда появилась возможность налагать мораторий на действия кредиторов в ходе согласительной процедуры;

2) теперь суды вправе обязывать акционеров принудительно изменять уставной капитал общества в рамках защитного или конкурсного производства;

3) ускоренная гарантия заменила собой ускоренную финансовую защиту, отныне данное новшество будет играть ключевую роль в финансовой реструктуризации предприятий. Первоначально процедура была разработана для более крупных компаний, но теперь все фирмы будут иметь доступ к новой ускоренной гарантии. Ее особенность в том, что она направлена на реструктуризацию и реорганизацию структуры капитала проблемных компаний, когда в ходе согласительной процедуры невозможно достичь единого мнения;

4) сокращение периода наблюдения в рамках защитного производства с 18 месяцев до 12. Теперь процедура наблюдения может лишь раз продлеваться на 6 месяцев;

5) отныне молчание кредиторов эквивалентно акцепту, когда стоит вопрос о принятии решения по изменению плана защитных мер или реорганизации;

6) упрощенное принудительное ликвидационное производство теперь открыто для всех индивидуальных предпринимателей при условии отсутствия недвижимости;

7) законодательно закрепляется «постденежная» привилегия, которая была частью мер финансовой поддержки при Covid-19 в мае 2020 г. Льгота будет предоставлена кредиторам, которые произвели новое вливание денежных средств в течение периода наблюдения за процедурой реструктуризации, инициированной судом (конкурсное управление или защитное производство), для обеспечения поддержания деятельности должника.

В России французский опыт также может быть применим в некоторой части, особенно если учесть, что в 2021 г. наши законодатели подготовили свой законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон “О несостоятельности (банкротстве)” и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Российский законопроект направлен на комплексное реформирование института несостоятельности (банкротства), в том числе на расширение практики применения реабилитационных механизмов в отношении юридических лиц, и предусматривает введение новой вариативной реабилитационной процедуры — реструктуризации долгов [URL: <http://council.gov.ru/events/news/131-030/> (дата обращения: 25 декабря 2021 г.)]. Предлагается отказаться от таких процедур банкротства, как наблюдение, финансовое оздоровление и внешнее управление, ограничившись применением одной реабилитационной и одной ликвидационной процедуры банкротства. Уже на этом этапе можно отметить заимствование в виде идеи внедрения процедуры реструктуризации долгов, которая успешно применяется в Республике.

Модели банкротства обеих стран похожи тем, что направлены прежде всего на спасение должников, основные процедуры также перекликаются между собой. Следовательно, представляется возможным проанализировать целесообразность внедрения французских нововведений в российское законодательство о банкротстве.

Выглядит реальным ввод привилегии «новых денег» и «постденежной» привилегии. Данный механизм может применяться на этапе мирового соглашения (так называемой согласительной процедуры).

Функционал «новых денег» применяется в Республике в угоду кредиторам. Когда кредитор, участвующий в согласительной процедуре, осуществляет новый денежный взнос для содействия устойчивости процедуры, закон предоставляет ему привилегию на выплаты по долгу перед другими кредиторами в случае, если должник впоследствии будет допущен к коллективной процедуре [URL: <https://www.franklin-paris.com/en/news-en/french-insolvency-law-reform-of-15-september-2021-beyond-a-simple-transposition-of-the-eu-directive-of-20-june-2019> (дата обращения: 3 января 2022 г.)]. Коллективная процедура предполагает три пути развития.

1. Открытие этапа наблюдения, замораживание долгов компании и построение плана по защите от банкротства.

2. Конкурсное управление, которое касается компаний, что уже находятся в состоянии прекращения выплаты долгов, предполагает процесс реорганизации, а заканчивается реализацией плана по восстановлению.

3. Ликвидационная процедура.

Таким образом, чтобы кредитор мог воспользоваться своей привилегией, стороны должны будут заключить мировое соглашение и в дальнейшем в случае открытия коллективного гарантийного производства, конкурсного управления или судебной ликвидации, кредитор будет претендовать на свою привилегию.

В нашем законодательстве процедура «новых денег» вполне может применяться на тех же условиях, это позволит стимулировать кредиторов спасти бизнес должника, а не уничтожать, у компании, в свою очередь, будут иметься дополнительные средства к реанимации своей деятельности.

Новая для Франции «постденежная» привилегия — система, призванная поощрять и облегчать денежные потоки компаниям, участвующим в защитных или конкурсных процедурах. Примечательно, что данная привилегия впервые вводилась Ордонансом от 20 мая 2020 г. № 2020-596 в качестве временной меры поддержки во время кризиса в области здравоохранения. Однако теперь закреплена на постоянной основе. Данная привилегия применяется только в гарантийных или конкурсных процедурах. Статья L. 622-17 Торгового кодекса Франции указывает на то, что воспользоваться новым механизмом можно в течение периода наблюдения. Денежный взнос может быть предоставлен кредитором в целях обеспечения продолжения деятельности должника в течение всего срока процедуры [URL: <https://taj-strategie.fr/la-perennisation-du-privilege-de-post-money> (дата обращения: 30 января 2021 г.)].

Если законодательно закреплять данное новшество в российском праве, то необходимо будет отметить, что привилегия не сможет применяться к вкладам, сделанным партнерами компании-должника в рамках увеличения капитала, это будет исключительное право кредиторов.

Данная «постденежная» привилегия заслуживает одобрения, поскольку она гарантирует и тем самым поощряет финансирование компаний, находящихся на стадии наблюдения или реорганизации [URL: <https://www.cliffordchance.com/briefings/2021/09/-a-new-dawn-for-restructurings-in-france.html> (дата обращения: 29 января 2021 г.)].

Еще одной закреплённой французской нормой из ст. 1 постановления от 20 мая 2020 г. стала мера, направленная на ускорение идентификации банкротного состояния должника. Новая статья предоставляет право аудиторю предупредить суд о финансовых трудностях должника, когда директор отказывается принимать необходимые меры. Подобным полномочием или даже обязанностью можно наделить и российских аудиторов, например, на стадии наблюдения, когда будет проводиться проверка бухгалтерской отчетности.

Учитывая, что ныне рассматриваемый российский законопроект о реформе законодательства о банкротстве предлагает ввести процедуру реструктуризации долгов, то

будет интересным обратить внимание на зарубежный опыт, применяемый на этом этапе.

Французская реформа внесла существенное изменение в процесс реструктуризации, отныне должники, нуждающиеся в реструктуризации, получили доступ к новой ускоренной защитной процедуре, которая предлагает упрощенный механизм спасения компании, позволяющий должникам провести реструктуризацию в течение четырех месяцев и без необходимости получения единогласного согласия всех кредиторов. Этот процесс контролируется судом.

На данный момент российский проект закона не предусматривает ускорения процедуры реструктуризации, более того, до сих пор имеется неопределенность по некоторым вопросам в этой процедуре. Так, остается неясным, в каком порядке будет согласовываться и утверждаться план реструктуризации, если собрание кредиторов не пришло к единому решению, или должник не согласен с планом. В данной ситуации предлагается обратить внимание на французский опыт и возложить право утверждения плана реструктуризации задолженности на суд.

Проект наших законодателей устанавливает продолжительность реструктуризации сроком до четырех лет (с возможностью продления) [URL: <http://council.gov.ru/events/news/131-030/> (дата обращения: 25 декабря 2021 г.)]. В итоге процедура может затянуться на куда больший период времени. Представляется целесообразным внедрить французскую модель ускоренной финансовой гарантии. Этот механизм будет полезен в случаях, когда компания-должник уже разработала план реструктуризации, направленный на обеспечение устойчивости своего бизнеса, способна получить достаточно широкую поддержку со стороны кредиторов и принять план в течение нескольких месяцев, но сделать это мешает нехватка согласия отдельных кредиторов. Единственными условиями для старта ускоренной процедуры будут являться: 1) наличие финансовой отчетности, заверенной аудиторами или бухгалтером, 2) участие в примирительной процедуре и 3) подготовка проекта плана, который, вероятно, будет принят участвующими сторонами в сроки ускоренной гарантии [URL: <https://www.taylorwessing.com/en/insights-and-events/insights/2021/12/riu-french-accelerated-safeguard-procedure-adapted> (дата обращения: 3 января 2022 г.)]. Причина обязательного обращения к предварительной примирительной процедуре заключается в короткой продолжительности ускоренной гарантии, что делает практически невозможным достижение должником соглашения со всеми кредиторами, если такое соглашение не было подготовлено заранее.

Таким образом, французская реформа закона о банкротстве радикально не трансформировала законодательство о несостоятельности, но стала частью стратегических мер по недопущению волны банкротств, которую так опасаются власти Республики. Эта реформа направлена на защиту проблемных компаний, делая французские процедуры реструктуризации более привлекательными и эффективными, одновременно реорганизуя баланс сил между должником, его акционерами и кредиторами и поощряя восстановление компаний и предоставление им второго шанса. Некоторые элементы зарубежной реформы действительно могут быть применимы к российской модели процедуры банкротства. Особенно жизнеспособными потенциальными нововведениями будут смотреться после проведения соответствующей реформы законодательства.

© Никулина В. П.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Коррупционная составляющая в рамках нарушения принципов контрактной системы в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд

Аннотация. В данной статье рассматриваются принципы контрактной системы в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, раскрываются их понятие и сущность; анализируются конкурсные процедуры, размещенные на сайте ЕИС, на основании чего приводятся примеры коррупционной составляющей в сфере закупок, нарушающие и умоляющие принципы контрактной системы. Материалы данного исследования носят справочно-информационный и аналитический характер, не имеют в качестве основной цели продвижение товара на рынке. Упоминание наименований конкретных коммерческих организаций в тексте статьи не преследует целей, как связанных с рекламой, так и нанесением ущерба деловой репутации.

Ключевые слова: контрактная система; конкурсные процедуры; государственные и муниципальные нужды; единая информационная система; закупки; принципы контрактной системы; коррупционная составляющая; контролирующий орган.

В соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» контрактная система в сфере закупок основывается на принципах:

- 1) открытости;
- 2) прозрачности информации о контрактной системе в сфере закупок;
- 3) обеспечения конкуренции;
- 4) профессионализма заказчиков;
- 5) стимулирования инноваций;
- 6) единства контрактной системы в сфере закупок;
- 7) ответственности за результативность обеспечения государственных и муниципальных нужд;
- 8) эффективности осуществления закупок.

Принцип открытости и прозрачности информации подразумевает свободный и безвозмездный доступ предполагаемых участников закупки к конкурсной процедуре или электронному аукциону, размещенному в единой информационной системе в сфере государственных и муниципальных закупок (далее — ЕИС), конкурсной документации к закупке, а также к нормативным правовым актам, регулирующим порядок и особенности размещения и участия в конкурсных процедурах и электронных аукционах. Основные нормативные правовые акты, к которым обращается участник закупки, — упомянутый выше Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ, а также Федеральный закон от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» [5].

Принцип обеспечения конкуренции направлен на создание равных для участников закупок условий для участия в закупке. Конкуренция должна быть «здоровой», то есть основываться на честности и справедливости, отсутствии предвзятого или наоборот приоритетного отношения заказчика к предполагаемому поставщику.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **О. И. Мамина**.

Любое лицо в соответствии с законодательством РФ в сфере закупок может стать поставщиком, преодолев честный конкурентный отбор.

Принцип профессионализма заказчика подразумевает, что организация, проводящая закупку, должна в первую очередь создать тендерное подразделение в своей структуре, нанять профессиональных в сфере закупок специалистов, обладающих должным высшим образованием, как правило, юридическим или экономическим, а также грамотно распределить между ними обязанности. Именно от этого зависит успех деятельности и развитие организации.

Помимо своего основного образования, специалисты в сфере закупок ежегодно проходят курсы повышения квалификации, организуемые, как и самой организацией самостоятельно, так и предлагаемые иными организациями. Поскольку ежегодно в законодательство в сфере закупок вносятся изменения, для специалистов тендерных отделов такие курсы повышения квалификации просто необходимы.

Принцип стимулирования инноваций означает, что заказчик при планировании и осуществлении закупок должен исходить из приоритета обеспечения государственных и муниципальных нужд путем закупок инновационной и высокотехнологичной продукции.

Принцип единства контрактной системы в сфере закупок основывается на обеспечении государственных и муниципальных нужд посредством планирования и осуществления закупок, их мониторинга, аудита в сфере закупок, а также контроля в сфере закупок.

Завершающий принцип ответственности за результативность обеспечения государственных и муниципальных нужд, эффективность осуществления закупок, заключается в том, что заказчики, планирующие размещение закупок на удовлетворение государственных и муниципальных нужд, должны руководствоваться необходимостью достижения заданных результатов обеспечения государственных и муниципальных нужд.

Наиболее часто нарушаемый на практике принцип контрактной системы — это принцип обеспечения конкуренции.

Так, например, ежегодно, начиная с 2017 г., заказчик, Агентство печати и массовых коммуникаций Красноярского края, проводит открытый конкурс по оценке эффективности деятельности органов местного самоуправления Красноярского края за текущий год. Согласно сведениям из реестра контрактов в аналогичных конкурсах за предыдущие пять лет победителем закупки становился один и тот же поставщик, ООО «ЭС АЙ ЭС КОРПОРЕЙШН». Утверждать о нарушении принципа обеспечения конкуренции нельзя, но вероятность того, что в аналогичном конкурсе за 2021 год победитель останется тем же, довольно велика, что наводит предполагаемого поставщика на раздумья, стоит ли участвовать в данной конкурсной процедуре (Открытые конкурсы в электронной форме в интересах Агентства печати и массовых коммуникация Красноярского края: Закупки (zakupki.gov.ru))?

Нередко на практике случаются ситуации, когда заказчик опубликовывает вместе с закупкой конкурсную документацию, как в последующем можно будет заметить, черного варианта. То есть в тексте конкурсной документации формата «word» прослеживается «переписка» между представителем заказчика и будущим исполнителем о внесении изменений в конкурсную документацию. Иными словами, заказчик пишет конкурсную документацию и вносит корректировки под конкретного поставщика, не давая тем самым другим участникам шансов на победу. И здесь уже очевидно нарушение принципа обеспечения конкуренции, кроме того, принцип профессионализма заказчика ставится под сомнение. Такие ошибки недопустимы [2, стр. 198].

Хочется также добавить, что факт нарушения принципа обеспечения конкуренции прослеживается в том, что в переписке конкурсной документации формата «word»,

обозначаются только ФИО сотрудника организации, редактировавшего файл. Однако достаточно ввести ФИО в поисковую систему интернета, чтобы узнать, сотрудником какой организации является автор комментария. В частности, если заказчиком или поставщиком выступает какое-либо министерство, госкорпорация, казенное учреждение, ведущий вуз России, то особых усилий в поисках прилагать и не нужно. Данной информации будет достаточно для того, чтобы написать беспроигрышную жалобу в Федеральную антимонопольную службу [1, стр. 16].

Также нарушение принципа обеспечения конкуренции на практике часто выражается в ограничении круга участников. Так, например, на сайте ЕИС достаточно конкурсных процедур на тему разработки стратегии социально-экономического развития какого-либо субъекта РФ на определенный период. Если ознакомиться с конкурсными документациями большинства заказчиков, для участия в конкурсной процедуре необходимо наличие в штате организации специалистов с высшим образованием по таким специальностям, как: экономика, менеджмент, государственное и муниципальное управление, социология, политология. Однако, Управлением государственного заказа и лицензирования Белгородской области, был опубликован конкурс на выполнение научно-исследовательских работ по теме: «Разработка стратегии социально-экономического развития Белгородской области на период до 2030 года» 25 ноября 2021 г. Согласно конкурсной документации, по наименованию показателя «обеспеченность участника закупки трудовыми ресурсами, предлагаемыми для выполнения работ» оценивается наличие у участника закупки не менее одного специалиста, которого участник закупки предполагает привлечь к выполнению работ с высшим образованием (бакалавр, специалист, магистр), по каждой из перечисленных специальностей: экономика, менеджмент, градостроительство, государственное и муниципальное управление, география, политология, социология (Описание объекта закупки в интересах Управления государственного заказа и лицензирования Белгородской области: Сведения закупки (zakupki.gov.ru)).

Здесь стоит отметить, что в конкурсных процедурах на выполнение научно-исследовательских работ в целях разработки стратегий социально-экономического развития какого-либо субъекта РФ, в большей степени принимают участие ведущие вузы России, готовящие в приоритете выпускников по экономическим специальностям.

Во-первых, именно ВУЗы совмещают в себе большое количество специалистов, обладающих должным уровнем знаний и профессионализма для выполнения научно-исследовательских работ, о чем свидетельствуют дипломы о присуждении ученых степеней докторов и кандидатов наук, а, во-вторых, «социально-экономическое» развитие говорит само за себя.

Возвращаясь к названной конкурсной процедуре, возникает вопрос, а нужен ли для выполнения заявленной научно-исследовательской работы специалист по градостроительству, который вероятнее всего в штате экономического вуза не числится? В соответствии с «ОК 009-2016. Общероссийский классификатор специальностей по образованию» направление подготовки высшего образования по специальности «Градостроительство» входит в перечень профессионального стандарта «Архитектура» в области Инженерного дела, технологий и технических наук.

На практике также нередко встречаются случаи, когда заказчик устанавливает в конкурсной документации такие требования к участникам, как например, минимальная цена одного из исполненных участников контрактов, учитываемого в рамках критерия «опыт участника закупки». Казалось бы, рядовой критерий, однако та минимальная сумма одного исполненного контракта, которую зачастую просит заказчик, настолько велика, что в самом ЕИС мало конкурсных процедур на такие суммы, не говоря уже о том, что по итогам таких конкурсных процедур становится победителем ор-

ганизация, одна единственная соответствующая данному критерию. Факт опубликования конкурсной процедуры для конкретного участника очевиден [4, стр. 27].

Подводя итог, хочется отметить, что ежегодно вносятся изменения в нормативные правовые акты, регулирующие порядок проведения и участия в закупках, все больше изменения заставляют обращаться к законодательству, а не к конкурсной документации, тем самым ужесточая возможность коррупционной составляющей. Однако, все больше становится очевидным коррупция со стороны критериев для оценки участников закупки. Круг опыта в аналогичных проектах сужается по тематике, суммы аналогичных исполненных контрактов растут в цене, требуются специалисты с направлением подготовки, казалось бы, не относящимся к предмету конкурсной процедуры. Заказчики зачастую умело находят ответы на причины своих требований, о чем сообщают в разъяснениях к конкурсной документации. Тут уже все будет зависеть от участника закупки, претендующего на роль исполнителя/поставщика. Важно разобраться в конкурсной документации, знать и следить за изменениями в законодательстве, выявлять нарушение принципов контрактной системы в сфере закупок и бороться с этим, отстаивая свои права и права других участников, посредством написания жалоб в контролирующий орган [3, стр. 156]. Не всегда можно добиться справедливости с первого раза, но активное обжалование в Федеральную антимонопольную службу неправомерных действий заказчика, уверенность в своей правоте, обязательно восстановят принципы контрактной системы в сфере закупок.

Литература

1. Беляева, О. А. Конфликт интересов в публичных закупках // Журнал предпринимательского и корпоративного права. — 2019. — № 1(13). — С. 13—18.
2. Паулов, П. А. К вопросу о коррупционных рисках в государственных и муниципальных закупках / П. А. Паулов, Н. О. Прокудина // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. — 2019. — № 6-1. — С. 196—199.
3. Паулов, П. А. О выявлении коррупционных действий заказчика как инструмента противодействия коррупции / П. А. Паулов, Л. Д. Подгорская // MODERN SCINCE. — 2020. — № 3-3. — С. 155—158.
4. Самолысов, П. В. Правовые и экономические инструменты осуществления государственного финансового контроля в сфере закупок / П. В. Самолысов, С. Н. Белова // Труды Академии управления МВД России. — 2020. — № 2(54). — С. 21—29.
5. Федотов, Д. А. Проблемы реализации принципа открытости и прозрачности в сфере государственных закупок // Вектор экономики. — 2022. — № 1(67).

© Новикова Д. Д.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
darianovikova394@gmail.com

Деловая репутация корпорации как особый вид неимущественных прав юридического лица

Аннотация. Целью данной статьи является анализ деловой репутации, как особого вида неимущественных прав корпорации. Раскрываются основные понятия, относящиеся к деловой репутации, а так же предпринимается попытка определить основные возможности защиты деловой репутации организации.

Ключевые слова: деловая репутация; корпорация; юридическое лицо; неимущественное право; конкуренция.

Термин «деловая репутация» отражен в законодательстве РФ. В ст. 150 ГК РФ говорится, что деловая репутация — это нематериальное благо, которым организация свободно распоряжается со дня ее открытия. С точки зрения права, это понятие также связано с другими близкими по значению такими как: жизнь и здоровье, достоинство личности, личная неприкосновенность, авторство и другое. Следовательно, деловая репутация есть не что иное, как неимущественное право, которое неразрывно связано с юридическим лицом. Она является важнейшей частью корпораций, которая определяет, насколько стабильно будет работать предприятие.

Исходя из положений ст. 53 ГК РФ, юридическое лицо приобретает гражданские права и принимает на себя гражданские обязанности через свои органы, действующие в соответствии с законом, иными правовыми актами и учредительным документом. Таким образом, исходя из того, что корпорация включает в себя органы управления, которые являются неотъемлемыми его элементами, представляется, что деловая репутация лиц, которые в них входят, оказывает влияние на деловую репутацию всей организации в целом.

В практике рассмотрения судами дел по спорам о защите деловой репутации юридических лиц существует закономерность, которая доказывает, что ущерб деловой репутации организации может быть причинен распространением порочащих сведений, как о самой организации, так и в отношении лиц, которые непосредственно входят в органы управления организации, а также работников этого юридического лица. Связано это с тем, что единоличный исполнительный орган общества действует от имени общества в гражданском обороте, соответственно, его репутация неизбежно ассоциируется с репутацией самого общества и лиц, входящих в этот орган, и, как следствие, непосредственно влияет на сложившуюся в обществе оценку поведения организации. Деловая репутация организации как профессиональная репутация, заработанная в среде аналогичных профессионалов, а также в среде лиц, на которых направлена деятельность организации, включает в себя профессиональную репутацию, как самой организации, так и ее руководителей. Примечательно то, что Верховный Суд считает, что деловая репутация руководителя организации может быть нарушена распространением порочащих сведений как о нем самом, так и об организации (см. определение Верховного Суда РФ от 26 октября 2015 г. по делу № 307-ЭС15-5345, А56-17708/2014). Деловая репутация директора и юридического лица взаимосвязаны. Проще говоря, если сказали плохо о директоре или руководителе корпорации, то, как следствие этого, по-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **О. И. Мамина**.

страдала репутация и директора, и организации. И, наоборот — плохие новости о директоре скажутся и на самом юридическом лице.

Как доказательство этой взаимосвязи можно привести исследование *PRP Group — A Weber Shandwick Affiliate Company*. Руководитель данной организации Наталья Попович в исследовании говорит, что «руководители часто забывают, что репутация компании — это мнение потребителя о ней. А потребитель использует любые источники для получения информации о компании» [Исследование Weber Shandwick: Риски и репутация в онлайн] // Центр гуманитарных технологий]. Из этого исследования видно, что репутация руководителя влияет на деловую репутацию компании.

Между тем Верховный Суд РФ разъясняет лишь вопрос, касающийся деловой репутации лица, входящего в исполнительный орган корпорации, и не говорит о таких органах, как общее собрание, совет директоров (наблюдательный совет), ревизионная комиссия. Данные органы корпорации не действуют от ее имени вовне в процессе осуществления хозяйственной деятельности, более того, они являются коллегиальными, состоящими из множества лиц (постановления Верховного Суда РФ от 24 февраля 2005 г. № 3 «О судебной практике по делам о защите чести и достоинства граждан, а также деловой репутации граждан и юридических лиц»).

Однако не только акционеры являются «лицом» корпорации, но так же и рядовые работники. Ярким примером является то, что информация о том, что работники организации оказывают услуги некачественно, может оттолкнуть потенциальных контрагентов и потребителей, что повлечет за собой ухудшение деловой репутации. При этом стоит обратить внимание на то, что сообщение о действиях сотрудников корпорации должно подтверждать наличие непосредственных связей между истцом и описанными в нем фактами. Следовательно, если правонарушитель распространяет недостоверные и порочащие сведения о том, как работники организации выполняют свои трудовые обязанности, то тем самым он затрагивает деловую репутацию юридического лица, если из этой информации прослеживается четкая связь между работниками и их действиями и корпорацией. В противном случае иски не будут подлежать удовлетворению.

Таким образом, недостоверная порочащая информация о корпоративном юридическом лице считается распространенной, если она распространена в отношении как лиц, входящих в органы управления организацией, а так же и его работников. При этом главным фактором должна являться безусловная связь между организацией и лицом, упомянутым в таком сообщении, их отождествление. При этом следует исходить из позиции, озвученной судами, что «истцу необходимо доказать не только сам по себе порочащий характер распространенных сведений, но и их относимость именно к истцу, а не к какому-либо иному лицу».

Деловая репутация делится на два вида — положительная или отрицательная. Положительная деловая репутация подразумевает доверительные отношения компании с контрагентами. Если у организации складываются такие отношения со всеми лицами, которые принимают участие в ее работе, то можно говорить о положительном исходе этого сотрудничества. Положительная репутация может проявляться в надбавке к стоимости продукции, которую приобретают покупатели. Такой вид предполагает наличие у компании ряда конкурентных преимуществ: квалифицированные сотрудники, большой капитал, ресурсы, хорошие отзывы и другое. Все это позволяет ей получать крупную прибыль держаться на плаву. Отрицательная деловая репутация означает, что с экономической точки зрения положение компании нестабильно, а контрагенты не испытывают к ней доверия. О ней обычно свидетельствует отсутствие таких факторов как: отсутствие постоянных покупателей, плохое качество продукции, у компании нет или очень маленькое количество партнеров, сотрудники неквалифицированные и

т.д. Всем корпорациям необходимо поддерживать положительную деловую репутацию, так как она влияет на спрос как напрямую, так и косвенно.

М. А. Пузенков в своей статье пишет: «Деловая репутация является важнейшим критерием для выбора клиентом своего контрагента, так как неотделима от своего носителя и формируется в основном третьими лицами, она безусловно частично обладает нематериальной природой, ей присущ такой признак как индивидуализация ее носителя, правообладателя. Репутация имеет свойство изменчивости, смены своего содержания, оценки с течением времени, данное свойство лежит в основе всех явлений материального мира, в том числе нематериальных благ» [1].

Следует обратить внимание на то, что на деловую репутацию организации влияют, прежде всего, такие факторы как:

- 1) степень ответственности компании;
- 2) умение преодолевать конфликтные ситуации;
- 3) публикация актуальной информации о продукте, новостей компании.
- 4) этичность поведения как организации в целом, так и ее отдельных сотрудников;
- 5) реагирование на появление негативной информации в СМИ, социальных сетях, умение правильно работать с на критикой блогеров и других пользователей «Всемирной паутины», к чьему мнению прислушивается большинство потенциальных клиентов корпорации;
- 6) подверженность информационным «вбросам», провокациям со стороны конкурентов и недоброжелателей, умение работать с подобной информацией;
- 7) обеспечение финансовой безопасности как самой организации, так и ее клиентов;
- 8) использование современных технологий;
- 9) умение адаптироваться к трендам рынка, в том числе и непосредственное влияния на формирование этих трендов.

Так например можно взять конфликт который возник между компанией Nestle и Общенациональной Ассоциацией генетической безопасности. Представители Общенациональной ассоциации генетической безопасности на пресс-конференции заявили, что обнаружили в детском питании этой корпорации от 50 до 100% генетически модифицированных продуктов. Лаборатория компании «Биоком» предоставила Ассоциации соответствующий отчет. Директор по внешним корпоративным вопросам компании Nestle заявила: «Действия Ассоциации генетической безопасности наносят серьезный ущерб деловой репутации нашей компании. Компания обратилась в Арбитражный суд г. Москвы с иском о защите деловой репутации и привлечении к ответственности Общенациональной Ассоциации генетической безопасности». В качестве аргументов юристы привели собственные исследования питания, проведенные в НИИ питания РАМН и центре Госсанэпиднадзора Московской области. Представители ОАГБ опровергли все доводы истца и заявили, что не сомневаются в результатах, полученных в лаборатории «Биоком». Суд отклонил ходатайство, а потом и иск. В результате этого спора спрос на продукцию компании значительно снизился [<http://www.garweb.ru/project/mas/about/smi/2004/11/02/444785.htm>]. Снижение спроса говорит о том, что деловая репутация компании Nestle пошатнулась, и на это повлиял конфликт. Исходя из этого случая, можно сделать вывод, что конфликты, особенно если они громкие и доходят до судебных разбирательств, сильно влияют на деловую репутацию. В случае, если бы конфликт не получил широкой огласки, благодаря судебному разбирательству, репутация компании бы не пострадала.

Из этого же случая можно увидеть, что деловая репутация напрямую влияет на продажи компаний.

Фирма вправе оспорить любые сведения, которые не только порочат ее деловую репутацию, но и просто не соответствуют действительности. О защите деловой репутации компании стоит думать всегда, даже тем организациям, которые всегда каче-

ственно выполняют свою работу и не имеют ни одного негативного отзыва. Распространяемая о юридическом лице информация может как не соответствовать действительности, так и порочить его доброе имя.

Не соответствующими действительности сведениями являются утверждения о фактах или событиях, которые не имели места в реальности во время, к которому относятся данные сведения, а так же ложные или недостоверные сведения, содержащие утверждения о нарушении компанией действующего законодательства, совершении нечестного поступка, проявлении недобросовестности при ведении своей деятельности, нарушении деловой этики или обычаев, которые умаляют деловую репутацию фирмы. При этом стоит учитывать, что с юридической точки зрения считать не соответствующими действительности сведения, которые содержатся в судебных решениях, приговорах, постановлениях органов предварительного следствия и других процессуальных или официальных документах нельзя.

Под распространением не соответствующих действительности и порочащих деловую репутацию сведений следует понимать их опубликование в печати, трансляцию по радио и телевидению, демонстрацию в кинохроникальных программах и других средствах массовой информации, а также размещение в Интернете, упоминание в публичных выступлениях и заявлениях, адресованных должностным лицам, сообщение в той или иной форме хотя бы одному лицу. Однако не является распространением порочащих сведений ситуация, когда при сообщении лицу, которого касаются сведения, были приняты достаточные меры конфиденциальности, с тем чтобы ничего не стало известно третьим лицам.

Споры о защите деловой репутации корпораций, которые связаны с их экономической деятельностью, подведомственны арбитражным судам.

Примером распространения порочащих сведений можно считать случай, произошедший между ЗАО «Бриджтаун Фудс» и ООО «Сибирский Берег». Плакаты со слоганом «Настоящие сухарики корочками не назовут»; и изображением банановой кожуры, апельсиновой корки и трех сухариков ООО «Сибирский берег — новые продукты питания» расклеило в московском метрополитене. Эта рекламная кампания была направлена против конкурентного продукта «Сухарики «3 Корочки», который выпускал на тот момент ЗАО «Бриджтаун Фудс». Таким образом, компания ООО «Сибирский берег» распространила порочащие и недостоверные сведения о своем конкуренте.

Деловая репутация компании защищается в суде так же, как и деловая репутация гражданина, за исключением положений о компенсации морального вреда. На практике это означает, что фирма не может обращаться в суд за компенсацией морального вреда. Она имеет право лишь на возмещение убытков.

В силу п. 1 ст. 152 ГК РФ обязанность доказывать соответствие действительности распространенных сведений лежит на ответчике. Истец должен доказать лишь факт распространения этих сведений и их порочащий характер. При этом в случае, когда фирма оспаривает отказ руководства (редакции) средства массовой информации, в котором размещены указанные выше сведения, опубликовать подготовленный ей ответ, придется доказать, что ущемляются права и охраняемые законом интересы фирмы.

Для подтверждения наступления неблагоприятных последствий в виде нематериального вреда деловой репутации истца необходимо сначала установить факт ее наличия, а потом так же доказать факт утраты доверия к ней. Ярким и самым заметным примером такой утраты является сокращение числа клиентов. При выявлении причинно-следственной связи между действиями ответчика и возникновением неблагоприятных последствий на стороне истца суды будут учитывать наличие реальной возможности влияния действий ответчика на формирование мнения об истце у третьих лиц.

Согласно ст. 152 ГК РФ для защиты и восстановления нарушенного права любое юридическое лицо имеет право потребовать:

- 1) опровержения недостоверных сведений;
- 2) опубликования своего ответа в тех же средствах массовой информации;
- 3) замены или отзыва документа, содержащего не соответствующие действительности сведения;
- 4) удаления недостоверной, порочащей доброе имя информации, а также пресечения или запрещения дальнейшего распространения ложных сведений путем изъятия и уничтожения без какой бы то ни было компенсации изготовленных в целях введения в гражданский оборот экземпляров материальных носителей, содержащих указанные сведения;
- 5) удаления соответствующей информации, а также опровержения ложных сведений способом, обеспечивающим доведение опровержения до пользователей Интернета;
- 6) возмещения убытков.

Следует помнить, что одним из условий удовлетворения иска о защите деловой репутации любого лица является доказанность порочащего характера информации и факта ее распространения.

От недобросовестных конкурентов не застрахован никто. На сегодняшний день основная защита деловой репутации должна быть в Сети, и должна включает в себя:

- 1) постоянный мониторинг информационного поля компании;
- 2) быстрое реагирование на негативные отзывы, комментарии — работа с возражениями;
- 3) внедрение лояльных потребителей, «закрытие» негатива положительными комментариями.

Таким образом, можно сделать следующие выводы: в результате исследования было рассмотрено понятие «деловая репутация», а так же основные тезисы, которые связаны с деловой репутацией организаций. Кроме того, были раскрыты некоторые способы защиты деловой репутации корпорации.

Литература

1. Пузенков, М. А. Понятие деловой репутации юридических лиц // Приложение к Вестнику Юридического института МИИТ. — 2018. — № 1 (21). — С. 5—8.

© Пивоваров Г. В.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
German.pivovarov2017@yandex.ru

Способы образования холдингов в Российской Федерации

Аннотация. В действующем законодательстве отсутствует необходимая регламентация института холдинга. Вопросы создания и деятельности холдингов регулируются общими положениям ГК РФ. Существуют различные точки зрения относительно способов образования холдингов через основания возникновения отношений дочерности. В статье делается попытка обобщить способы возникновения холдингов с позиции действующего законодательства. Автором проанализированы основания признания хозяйственного общества дочерним, служащие основанием возникновения холдинга. Особое внимание в статье уделяется иным основаниям признания хозяйственных обществ дочерними: рассмотрены иные способы оказывать влияние на решения, принимаемые дочерним обществом применительно к возможности признания образования юридических лиц холдингом.

Ключевые слова: холдинг; холдинговое объединение; способы образования холдингов; дочернее общество.

Вопрос создания и способов возникновения холдинговых структур является актуальным с позиции регулирования деятельности и управления корпоративными коммерческими организациями.

Ввиду отсутствия специального федерального закона, который бы определил правовой статус холдинговых объединений, порядок их создания и прекращения деятельности, особенности управления в холдингах, их внутренних отношений, правовое регулирование холдингов подчиняется нормам гл. 4 ГК РФ и специальным федеральным законам о хозяйственных обществах.

Рассматривать вопрос о способах образования холдингов необходимо через призму видов холдингов, выделяемых учеными в доктрине. Существуют различные классификации холдингов и соответствующие им способы образования.

С позиции правового регулирования холдингов действующим законодательством, нам представляются интересны холдинги, подразделяемые на имущественные, договорные и иные, в основе возникновения которых лежит определение отношений дочерности согласно ст. 67.3. ГК РФ. Необходимо подчеркнуть, что именно в ст. 5 законопроекта № 99049555-2 «О холдингах», который 7 июня 2002 г. был снят с рассмотрения ввиду нецелесообразности, были указаны данные способы создания холдингов.

Регламентация холдинговых отношений осуществляется в рамках конструкции отношений основного и дочернего обществ через определение последнего. Согласно ст. 67.3 ГК РФ хозяйственное общество признается дочерним, если другое (основное) хозяйственное товарищество или общество в силу преобладающего участия в его уставном капитале, либо в соответствии с заключенным между ними договором, либо иным образом имеет возможность определять решения, принимаемые таким обществом.

Рассматривая данные виды способов образования холдингов, И. С. Шиткина отмечает, что холдинги являются корпоративными объединениями, обладающими признаками организационного единства, при этом признак организационного единства связан с целеполаганием, единой целью создания и функционирования холдинга, в отли-

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

чие от отношений дочерности, которые могут устанавливаться судом применительно к конкретной сделке [1, стр. 204].

Согласно действующему законодательству, способом образования имущественных холдингов является наличие преобладающей доли участия в уставном капитале.

Преобладающее участие в уставном капитале, определяется исходя из совокупности обстоятельств — как способность одного лица определять решения другого, а не как преобладающее участие арифметически — в виде определенного процента владения уставным капиталом.

Также необходимо отметить, что преобладающее участие в уставном капитале — более 50% голосующих акций (долей в уставном капитале) не является безусловным основанием для признания отношения дочерности. При большом количестве акционеров (участников) в обществе требуется меньшее число голосов, чтобы иметь возможность влиять на принятие решения. Соответственно преобладающее участие одного хозяйственного общества в уставном капитале другого общества определяется в каждом конкретном случае поскольку общество может оказывать влияние на принятие решения при минимальном количестве голосов.

Согласно действующему законодательству, отношения дочерности возникают между основным обществом и дочерным в соответствии с заключенным между ними договором.

Законодательством не раскрывается перечень договоров, которые могут порождать отношения дочерности. В ст. 6 Федерального закона «Об акционерных обществах» и ст. 6 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью» указано, что общество признается дочерным, если заключен договор, который предусматривает обязательные для дочерного общества указания, в результате чего наличие такого договора служит основанием для привлечения основного общества к ответственности по сделкам, совершенным дочерным обществом во исполнение таких указаний.

В литературе нет единого мнения относительно договоров, дающих возможность основному обществу определять решения дочерного. И. С. Шиткина отмечает, что отношения дочерности возникают:

— в силу, в рамках и на срок специального договора, в котором предусматривается право одного хозяйственного общества контролировать другое хозяйственное общество, в том числе давать ему указания;

— вследствие заключения хозяйственного договора, исполнение которого приводит к возникновению экономического контроля одной стороны над другой. К таким договорам могут быть, например, отнесены договоры доверительного управления акциями и иным имуществом, совместной деятельности, франчайзинга, позволяющими кредитной организации контролировать решения заемщика, и пр. [1, стр. 188—190].

Также, к таким договорам могут отнесены договоры простого товарищества, корпоративный договор, квазикорпоративный договор, опцион на заключение договора.

При этом чтобы определить возникновение отношений дочерности в соответствии с таким заключенным договором, необходимо обратить внимание на условия и обстоятельства, в которых договор заключен и исполняется.

Отношения между сторонами в соответствии с заключенным договором, чтобы можно было признать наличие отношений дочерности, должны иметь стабильный, системный характер, влияющий на способность одной стороны договора определять решения другой стороны.

И. А. Парфенов справедливо замечает: «Если основное общество при первом типе зависимости имеет скорее «универсальный» комплекс прав, полномочий и ответственности в отношении дочерного общества, проявляющийся в комплексе имущественных и неимущественных прав акционера (участника), то общество, чьи права вытекают из

«договорной» зависимости, имеет тот объем прав, который определен договором, его сроком и условиями ответственности [2, стр. 69].

При этом, отношения дочерности могут возникать в силу заключенного гражданско-правового договора, который под собой может не нести цели установления отношений контроля, например, договор доверительного управления, договор залога акций, долей.

Такой контроль возникает исходя из условий таких договоров, что, однако не позволяет отнести данные общества к холдинговому объединению, поскольку холдинги, как было указано ранее, обладают признаками организационного единства, при этом признак организационного единства связан с целеполаганием, единой целью создания и функционирования холдинга.

Действующим законодательством не раскрываются подробно иные обстоятельства, которые порождают отношения дочерности. И. С. Шиткина отмечает, что отношения дочерности могут возникать в силу наличия косвенного контроля через систему участия, когда основное общество контролирует «внучатое» через дочернее общество; через связь с отношениями аффилированности, позволяющими лицу образовывать единоличный исполнительный орган, формировать более 50% персонального состава совета директоров, коллегиального исполнительного органа хозяйственного общества; посредством предоставлением дополнительных прав и обязанностей участникам п. 2 ст. 8 и п. 2 ст. 9 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью» и через установление дополнительных обязанностей акционерам непубличного общества согласно п. 7 ст. 7 Федерального закона «Об акционерных обществах».

Подводя итог, необходимо сказать, что в настоящее время основными критериями, при которых общества признаются входящими в холдинг является определение дочерности между такими обществами через преобладающее участие в уставном капитале или на основании заключенного договора. Представляется, что для оснований возникновения эти критерии на данный момент являются единственно оптимальными, поскольку предусмотрены действующим законодательством. При этом, как было указано ранее, данные критерии, которые очевидно свидетельствуют о возникшей зависимости между основным и дочерним обществом не всегда свидетельствуют о возникновении отношений в контексте холдинга. Данные обстоятельства устанавливаются фактически судебной практикой исходя из совокупности обстоятельств, таких как организационное единство, единый интерес холдинга, цели создания и функционирования холдинга. Все данные обстоятельства порождают до сих пор правовую неопределенность в определении холдинга, его сущности, порядка и условий его образования.

Литература

1. Корпоративное право : учебник / А. В. Габов [и др.] ; ответственный редактор И. С. Шиткина. — Москва : Статут, 2019.
2. Парфенов, И. А. Управление холдингом в нефтегазовом комплексе (правовой аспект) : дис. ... канд. юрид. наук. — Тюмень, 1999.

© Ракова И. О.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
irinarakova21@mail.ru

Правовое регулирование перевозки домашних животных воздушным транспортом

Аннотация. В статье рассматривается государственное регулирование перевозки домашних животных воздушным транспортом. Придается значение категории животных при перевозке, которые в настоящий момент представляют собой багаж, что выглядит не совсем гуманным в современном мире. Для многих людей животные являются членами семьи, в этом случае их трудно квалифицировать как багаж. Также в статье рассматриваются правила перевозки животных на рейсах авиакомпаний «Аэрофлот» и S7 Airlines. Предлагаются варианты совершенствования общих Правил воздушных перевозок в отношении домашних животных.

Ключевые слова: перевозка животных; авиаперевозка животных; правила воздушных перевозок; правила перевозки животных.

Сегодня большое количество людей путешествует или ввиду различных жизненных обстоятельств вынуждены путешествовать с домашними животными. Любой перелет всегда очень волнителен. Перелет с питомцем и вовсе требует особой подготовки. Авиакомпании настоятельно рекомендуют пассажирам с животными заранее ознакомиться со способами перевозки и требованиям к ним так, же как и с перечнем необходимых документов. Очевидно, что обеспечение безопасности животного при перелете является важнейшей задачей для перевозчика и главным критерием для его хозяина.

Необходимо отметить, что в юридической литературе данная тема не получила большого внимания. Авиаперевозка животных регламентирована договором воздушной перевозки, специфике которого посвящены многочисленные труды российских ученых, среди которых М. И. Брагинский, В. В. Витрянский, В. А. Егiazаров, Б. П. Елисе-ев.

Понятие договора воздушной перевозки закреплено в ст. 786 ГК РФ и в ст. 103 Воздушного кодекса РФ. Данные статьи отражают общие положения, а подробные содержатся в Федеральных авиационных правилах. Не вдаваясь в детали договора, можно назвать два основных условия его заключения: перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд. Пассажир, заключая договор воздушной перевозки, фактически присоединяется к правилам воздушной перевозки и соглашается с условиями перевозки конкретного авиаперевозчика.

Источником правового регулирования перевозки животных воздушным транспортом в России являются Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», п. 143 которых непосредственно говорит о животных.

Сразу же стоит подчеркнуть положение животного на борту. В ГК РФ перечислены объекты гражданских прав. Так, ст. 137 ГК РФ говорит о том, что к животным применяются общие правила об имуществе. То есть животные рассматриваются как имущество и при перевозке представляют собой багаж. Эта же статья указывает, что при осу-

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

ществлении прав не допускается жестокое обращение с животными, противоречащее принципам гуманности. Пункт 143 «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» подтверждает, что в качестве багажа могут перевозиться комнатные животные, птицы и служебные собаки.

На наш взгляд, приравнивать животных — живых существ — к вещи не просто некорректно, это, в первую очередь, противоречит принципам гуманности. Мы живем в стремительно развивающемся мире, в мире выдающихся технологий, в котором называть живых существ «вещью» или «багажом» выглядит нелепо и нуждается в переоценке их категории. На законодательном уровне следовало бы пересмотреть статус животных при перевозке и переквалифицировать их. Прежде всего такое изменение заставило бы авиакомпании более внимательно относиться к животным и более тщательно подходить к созданию условий для их безопасной транспортировки (первостепенно это относится к перевозке животных в багажном отсеке). В противном случае перевозчик столкнулся бы с серьезным административным наказанием, предусмотренным законодательством России в отношении уже не простого багажа.

Соответствующие идеи — результат резонансных случаев, связанных с причинением физического вреда питомцам и психоэмоционального их хозяевам при перевозке животных в багажном отделении самолетов крупных российских авиакомпаний в последние годы. Более того, есть примеры летального исхода животных в результате халатного отношения. Вопиющие случаи широко обсуждались в средствах массовой информации. В настоящее время перевозчики неохотно признают свою вину. К слову, ответственность перевозчика за утрату, недостачу, повреждение или порчу багажа предусмотрена ст. 118 Воздушного кодекса РФ.

Как уже отмечалось, Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» представляют основной источник государственного регулирования перевозки животных воздушным транспортом. Федеральные авиационные правила разработаны в соответствии с Варшавской конвенцией 1929 г., Гаагско-Варшавской конвенцией 1961 г. и Воздушным кодексом РФ, в частности применены ст. 102 и 106. Правила применяются при осуществлении внутренних и международных воздушных перевозок, как регулярных, так и нерегулярных (чартерных).

Уже на этапе бронирования билета пассажиру необходимо уведомить и согласовать с перевозчиком перевозку животного, о чем говорит п. 25 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (далее — Правила воздушных перевозок)¹. Иначе перевозчик вправе отказать в перевозке животного. Пункт 143 этих же правил устанавливает, что в качестве багажа могут перевозиться комнатные животные, в том числе птицы и служебные собаки, однако с согласия перевозчика они могут быть допущены к перевозке в салоне воздушного судна. Рассматриваемый пункт содержит и другие особенности перевозки животных как некоторых категорий багажа.

Согласно российскому законодательству, перевозчики имеют право устанавливать собственные правила воздушных перевозок, которые не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров.

¹ Приказ Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей”».

Тарифы на перевозку животных перевозчики вправе устанавливать самостоятельно в том числе.

Так, ПАО «Аэрофлот» установило, что одним рейсом пассажир может перевезти трех домашних животных, которым больше полугода, с возможностью перевозки в салоне одного контейнера, масса которого не превышает 8 кг. Если же вес питомца вместе с контейнером составляет более 8 кг, то он подлежит перевозке в багажном отделении. Габариты контейнера/сумки-переноски также строго ограничены. Обязательным условием является наличие вентиляционных решеток, крепкого замка, водонепроницаемого и покрытого абсорбирующим материалом дна. Само животное должно иметь возможность вставать в полный рост, поворачиваться на 360 градусов, лежать в естественной позе, притом исключая возможность животному высунуть лапу, морду или хвост [URL: <https://www.aeroflot.ru/ru-ru/information/special/animals> (дата обращения: 24 марта 2022 г.)]. Пассажир, летящий с животным в салоне самолета, должен учитывать, что в целях безопасности ему не предоставляется место в ряду аварийного выхода, место в первом ряду в комфорт- и эконом-классах, а также рядом с пассажирами с детьми или другими пассажирами с животными.

Важным аспектом при перелете с животным является наличие документов. Так, при перемещении по территории РФ достаточно иметь ветеринарный паспорт, подробная информация представлена на сайте Россельхознадзора. Для зарубежных поездок требуется международный ветеринарный паспорт и/или сопроводительный ветеринарный документ. Вид документа зависит от требований законодательства страны въезда и вида животного, ознакомиться с перечнем документов можно также на сайте Россельхознадзора либо на официальном сайте авиакомпаний. «Аэрофлот» настоятельно рекомендует предварительно изучить требования государства, в которое будет совершен перелет, так как требованиям свойственно меняться, а при их нарушении пассажир рискует быть привлеченным к ответственности, предусмотренной законодательством страны пребывания. Также нужно помнить, что в некоторых странах существуют ограничения на ввоз определенных животных.

Что касается «Аэрофлота», то у авиакомпании предусмотрены свои ограничения к перевозке некоторых животных. Так, на борт не допускаются членистоногие, пресмыкающиеся, рыбы, морские и речные животные, требующие перевозки в воде, животные и птицы, не являющиеся комнатными прирученными, имеются в виду дикие животные — хищники и т.д., полный список можно найти на сайте авиакомпании. Животные, масса которых вместе с контейнером превышает 50 кг, также не допускаются на борт, в этом случае компания предлагает воспользоваться грузовой перевозкой, где исключается ограничение по весу и количеству.

В 2016 г. «Аэрофлот» объявил о запрете перевозки собак брахицефальных пород ввиду анатомической особенности строения черепа и дыхательных путей таких собак [URL: <https://360tv.ru/news/tekst/mopsy-bolshe-ne-letayut-aeroflot-zapretil-perevozku-sobak-s-ploskimi-mordami-85034/> (дата обращения: 24 марта 2022 г.)]. Собаками брахицефальных пород являются мопсы, пекинесы, английские и французские бульдоги, шарпеи и другие. Запрет их перевозки на рейсах «Аэрофлота» был связан с тем, что животные этих пород особенно подвержены перепадам атмосферного давления, перегреву и другим негативным факторам, которые приходится испытывать в течение полета. То есть меры были продиктованы сохранностью жизни и здоровья животных.

Тем не менее в 2021 г. авиакомпания приняла решение об отмене запрета на перевозку собак брахицефальных пород и дала подробные рекомендации к их перевозке. Более того, сократился минимальный срок подачи запроса на перевозку животного — сделать это можно одновременно с бронированием или позднее, но не менее чем за 6 часов до вылета (ранее срок равнялся 24 часам) [URL:

<https://www.rbc.ru/society/22/06/2021/60d193839a7947b13c100175> (дата обращения: 24 марта 2022 г.)).

Изучая правила другой российской авиакомпании, *S7 Airlines*, можно выделить следующую особенность. Перевозчик предоставляет своим клиентам возможность перевозки питомцев на соседнем с хозяином кресле. Данную услугу можно оформить любым из удобных способов, предложенных перевозчиком. Кроме того, как указано на официальном сайте: «Питомцу, как настоящему путешественнику, тоже полагаются все стандартные бонусы согласно тарифу авиабилета» [URL: <https://www.s7.ru/ru/info/perevozka-zhivotnykh/> (дата обращения: 28 марта 2022 г.)]. Нельзя не отметить, что такой подход в большей степени соответствует принципам гуманности, а политика авиакомпании в отношении перевозки животных вызывает уважение. К тому же, с 15 февраля 2021 г. на одном рейсе пассажир может перевозить до 5 питомцев в салоне (2 на соседнем кресле, 3 под креслом), а в багажном отделении может лететь до 3 животных. С подробной информацией и требованиями к перевозке животных можно ознакомиться на сайте авиакомпании.

Таким образом, на примерах ПАО «Аэрофлот» и *S7 Airlines* мы видим, что авиакомпании могут разрабатывать собственные правила перевозки, могут вводить или же снимать ранние ограничения, главное — действовать в рамках общих правил, утвержденных государством.

Что касается веса, при котором животное допускается к перелету в салоне самолета, то он зависит от нормы, установленной конкретной авиакомпанией. Обычно допустимый вес составляет 8—10 кг вместе с контейнером.

Несколько лет назад после скандала, случившегося на рейсе «Аэрофлота», в средствах массовой информации прозвучала идея о разрешении хозяину доплачивать за перевес и брать питомца с собой в салон самолета: «Если состояние здоровья животного не позволяет сдать его в багаж, либо оно может не перенести длительный перелет в багажном отделении» [URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5dcbaae79a79472cf422ab2d> (дата обращения: 29 марта 2022 г.)].

Речь идет об инциденте в ноябре 2019 г., когда «Аэрофлот» лишил пассажира накопленных бонусных миль за то, что тот обманным путем пронес своего кота в салон самолета, чей вес превышал допустимую норму, ссылаясь на обеспокоенность за здоровье животного в случае перевозки в багажном отсеке воздушного судна [URL: <https://www.rbc.ru/society/12/11/2019/5dca982f9a7947cf4d1bf004?> (дата обращения: 29 марта 2022 г.)]. Хозяин питомца признал свою вину и не стал предъявлять претензий к авиакомпании. К слову, длительность перелета составляла 8—9 часов.

Общественный резонанс эта история получила и за пределами России и нашла отклик в ведущих мировых СМИ. *The New York Times*, *Washington Post*, *The Guardian*, *The Times* посвящали статьи коту с избыточным весом, которому российская авиакомпания отказала в перелете рядом с хозяином. Люди жалели кота и восхищались находчивостью его заводчика, а вот репутацию авиакомпании эта история не украсила.

Тогда глава комитета Государственной Думы по экологии Владимир Бурматов попросил руководителя «Аэрофлота» пересмотреть правила перевозки животных на рейсах авиакомпании и сделать их более гибкими. Реакция последовала и от Общероссийского объединения пассажиров (ООП). С их стороны было направлено письмо в Минтранс России на имя министра с предложением ввести единые для всех российских авиакомпаний правила перевозки домашних животных с указанием общих допустимых габаритов и веса, которые могут изменяться только в сторону их увеличения [URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5dce00c99a794785e922aba0> (дата обращения: 29 марта 2022 г.)]. Документ также предусматривал возможность доплаты за перевес жи-

вотного с контейнером в салоне самолета, если он составляет 1—2 кг. К сожалению, в настоящий момент предложения так и не реализованы.

На основании вышесказанного можно сделать ряд выводов. На сегодняшний день российские авиакомпании обладают минимальными ограничениями в разработке собственных правил перевозки животных. Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» устанавливают лишь общие правила, которые сегодня выглядят несколько устаревшими и нуждаются в дополнении.

Первоначально, на наш взгляд, нужно пересмотреть категорию животных при перевозке с целью более гуманного к ним отношения и более строгого наказания за причинение им вреда. Напомню, сейчас при перевозке животное является багажом. Предлагаю в Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» добавить новую категорию: животные. В этом случае необходимо будет пересмотреть документ целиком и тогда можно будет говорить о всеобъемлющих правах животных.

Далее рассмотренная в статье ситуация на рейсе «Аэрофлота», когда допустимый вес кота в салоне самолета превышал установленную перевозчиком норму, становится почвой для внесения изменения в Правила воздушных перевозок относительно кошек/котов. Так, считаю, что необходимо ввести пункт, обязывающий перевозчиков допускать кошек/котов в салон самолета вне зависимости от их породы и веса. Другими словами, кошки/коты при перелете должны находиться рядом с хозяевами в салоне воздушного судна всех российских авиакомпаний.

Не секрет, что кошки обладают хрупким телосложением и испытывают повышенный стресс при перелетах и переездах. Помимо этого, по своей природе кошки не могут достигать больших размеров и соответственно веса. Беря во внимание тот факт, что в допустимый вес кошки/кота входит вес контейнера, если вес животного превышает норму, то с большей вероятностью животное рискует быть не допущенным в салон воздушного судна. Законодательно установленное разрешение перевозки кошек/котов в салоне самолета позволит хозяевам питомцев не проявлять изобретательность, а животных всерьез сажать на диету перед перелетом.

И, наконец, законодательная инициатива, озвученная в СМИ, согласно которой пассажиры могут иметь возможность доплачивать за перевес животного, кажется абсолютно логичной и цивилизованной мерой. Она позволит хозяину быть спокойным за своего питомца, а авиакомпании получить денежный доход. Непременное, такое предложение должно быть отражено в Правилах воздушных перевозок, конкретно в п. 143 гл. 11.

Таким образом, изучив правовое регулирование перевозки животных воздушным транспортом в России, можно заключить, что оно нуждается в совершенствовании. Законодательством предусмотрено, что перевозчики вправе устанавливать собственные правила перевозки, основываясь на общих федеральных авиационных правилах. Хотелось, чтобы авиакомпании проявляли большую гибкость в отношении животных. Безусловно, необходим более строгий контроль при погрузке-выгрузке животных в/из багажного отсека самолета, ведь именно на этом этапе животные рискуют получить увечья. В свою очередь на пассажира возлагается также большая ответственность, когда он летит с питомцем. В его обязанность входит четкое следование правилам перевозчика. По словам зоопсихологов, главное, чем заводчик может помочь своему питомцу — это сохранять спокойствие на всех этапах путешествия, ведь домашние животные чувствуют эмоциональное состояние хозяина. Предлагаемые же в статье варианты совершенствования общих правил, касательно перевозки животных, будут соответство-

вать целям защиты животных, а также укреплению нравственности, соблюдению принципов гуманности, обеспечению безопасности и законных интересов граждан при обращении с животными, что следует из Федерального закона от 27 декабря 2018 г. № 498-ФЗ «Об ответственном обращении с животными и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

© Рыленкова М. А.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Имущественные иммунитеты в исполнительном производстве

Аннотация. В данной научной статье рассматриваются вопросы обращения взыскания на имущество должника в рамках исполнительного производства и установленным в этой связи имущественным иммунитетам, а также трудности, которые возникают при рассмотрении спора судом. Институт имущественного иммунитета актуален не только в Российской Федерации, но и за рубежом. В проекте Глобального кодекса принудительного исполнения закреплено общее правило обращения взыскания, согласно которому взыскание может быть обращено на все имущество должника, за исключением имущества, обладающего иммунитетом от взыскания в соответствии с нормами национального права.

Ключевые слова: имущественный иммунитет; должник; взыскатель; исполнительное производство.

В соответствии со ст. 68 Федерального закона от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве» (далее — Закон об исполнительном производстве) судебный пристав-исполнитель может применять к должнику меры принудительного исполнения, в том числе обращение взыскания на имущество должника. Статьей 79 Закона об исполнительном производстве установлен запрет на обращение взыскания на имущество должника, перечень которого установлен в ст. 446 Гражданского процессуального кодекса РФ (далее — ГПК РФ). Следовательно, меры принудительного исполнения применяются с учетом ограничения, определяемого как «имущественный иммунитет». При этом имущественный иммунитет определен в качестве основного принципа исполнительного производства и закреплен в статье 4 указанного Закона как «неприкосновенность минимума имущества, необходимого для существования должника-гражданина и членов его семьи».

Однако ни Закон об исполнительном производстве, ни ГПК РФ не раскрывает определение «имущественного иммунитета». Данный термин не используется и в иных федеральных законах, регулирующих порядок и условия принудительного исполнения судебных актов. Тем не менее, понятие «имущественного иммунитета» можно встретить в юридической литературе и в судебных актах. Так, В. В. Янков в своих научных трудах трактует имущественный иммунитет как правило, установленное в сфере исполнительного производства, определяющее невозможность обращения взыскания на имущество должника в силу свойств данного имущества, его целевого назначения, признаков субъекта, в обладании которого находится указанное имущество [1, стр. 292].

Имущественный иммунитет можно классифицировать по различным критериям [2, стр. 5].

По степени юридической защиты имущественный иммунитет подразделяют на абсолютный и относительный. Различие заключается в том, что при абсолютном иммунитете невозможно обратить взыскание ни при каких условиях, а при относительном обращении взыскания возможно при наличии определенных фактических предпосылок.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук А. Н. Шевчук.

По субъектному составу выделяют имущество физических и юридических лиц. Целью установления имущественного иммунитета для физических лиц является обеспечение необходимого прожиточного минимума должнику и лицам, находящимся на их иждивении. Для юридических лиц — обезопасить имущество от возможных рисков, связанных с обращением на него взыскания, например, при банкротстве.

В силу п. 55 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 17 ноября 2015 г. № 50 «О применении судами законодательства при рассмотрении некоторых вопросов, возникающих в ходе исполнительного производства» и ст. 24 ГК РФ гражданин отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом, за исключением имущества, на которое в соответствии с законом не может быть обращено взыскание. Статья 446 ГПК РФ устанавливает правило имущественного иммунитета, согласно которому перечислено имущество, на которое не может быть обращено взыскание в отношении должника-гражданина. В отношении имущественного иммунитета юридических лиц отсутствует четкий перечень имущества, на которое не может быть обращено взыскание. Закон лишь определяет очередность обращения взыскания на имущество организаций.

Обратим внимание на особенности рассмотрения вопросов об обращении взыскания на единственное жилое помещение в исполнительном производстве. В силу норм второго абз. ч. 1 ст. 446 ГПК РФ взыскание по исполнительным документам не может быть обращено на имущество, которое является единственным пригодным помещением для постоянного проживания должника и членов его семьи. Из указанной нормы следует, что законодатель устанавливает два условия применения исполнительского иммунитета в отношении жилого помещения: оно должно быть единственным и пригодным для проживания. В связи с этим в ситуациях, когда у должника есть иные помещения, которые могут быть признаны непригодными для постоянного проживания, обращение взыскания на такое помещение возможно.

В связи с тем, что в законодательстве, а также в разъяснениях вышестоящих судов отсутствуют положения, которые определяют и разграничивают случаи, когда обращение взыскания на единственное жилище должника возможно, а когда недопустимо, возникают сложности при рассмотрении споров в суде. Соответственно, исследование проблемы имущественных иммунитетов в отношении принадлежащего гражданину-должнику на праве собственности жилого помещения в настоящее время представляется актуальным, поскольку отсутствует закрепление нормативного механизма обращения взыскания на единственное жилое помещение.

1. В постановлении от 14 мая 2012 г. № 11-П Конституционным Судом РФ указано, что исполнительский иммунитет должен распространяться на жилое помещение, которое по своим объективным характеристикам является разумно достаточным для удовлетворения конституционно значимой потребности в жилище как необходимом средстве жизнеобеспечения. Кроме того, Конституционный Суд РФ указал, что обращение взыскания на единственное жилое помещение возможно, если оно по своим количественным и качественным характеристикам (прежде всего — размеру и стоимости) явно превышает потребности гражданина-должника и членов его семьи в удовлетворении минимально необходимых потребностей в жилище.

2. Распространение безусловного имущественного иммунитета на жилые помещения, размеры которых могут значительно превышать средние показатели, а стоимость может быть достаточной для удовлетворения имущественных притязаний взыскателя без ущерба для существа конституционного права на жилище гражданина-должника и членов его семьи, означало бы не столько стремление защитить конституционное право гражданина-должника и членов его семьи на жилище, сколько соблюдение исключительно имущественных интересов должника в ущерб интересам взыскателя, а сле-

довательно, нарушение баланса интересов должника и взыскателя как участников исполнительного производства.

3. При этом Конституционный Суд РФ поручил законодателю внести необходимые изменения в нормы права, которые должны регулировать пределы действия указанного иммунитета и предусматривать гарантии сохранения гражданину-должнику и членам его семьи жилищных условий, необходимых для нормального существования. Однако на сегодняшний день в законодательстве не содержится каких-либо критериев для определения уровня обеспеченности жильем как разумно достаточного.

4. Вследствие пробела в законодательстве в судебной практике кредиторами со ссылками на указанное постановление Конституционного Суда РФ неоднократно предпринимались попытки обращения взыскания на единственное жилое помещение гражданина-должника, явно превышающее его необходимые потребности в жилище. Однако в определении от 29 октября 2020 г. № 309-ЭС20-10004 Верховный Суд РФ подчеркнул, что возможность решения вопроса об установлении правил предоставления замещающего жилья невозможна до внесения соответствующих изменений в законодательство. До настоящего времени такое регулирование федеральным законодателем не установлено, не выработаны правила обмена роскошного жилья на необходимое, а также не закреплены критерии определения такого имущества.

5. В качестве примера можно привести дело № А60-56649/2017, которое рассматривалось арбитражным судом Свердловской области. В рамках данного дела рассматривалось два обособленных спора: по заявлению конкурсного управляющего об утверждении порядка продажи квартиры, которую кредиторы посчитали необходимым реализовать с предоставлением должнику квартиры меньшей площади, и по заявлению должника об исключении спорной квартиры из конкурсной массы. Удовлетворяя требования кредитора, суд посчитал возможным отказать в исключении из конкурсной массы квартиры площадью 147,3 кв. м, посчитав, что квартира, купленная кредитором площадью 31,7 кв. м, по своим объективным характеристикам является разумно достаточной для удовлетворения конституционно значимых потребностей в жилище как необходимом средстве жизнеобеспечения для одного человека.

6. Интересным является дело № А71-16753/2017, в котором согласно материалам дела должник являлся собственником двухкомнатной квартиры, площадью 40,3 кв. м. Конкурсный кредитор предоставил должнику в единоличную собственность квартиру площадью 19,8 кв. м. и просил суд утвердить положение о продаже квартиры на торгах. Однако Верховный Суд РФ постановил, что в рассматриваемом случае действия кредитора произвольные в связи с отсутствием законодательного регулирования о разумно достаточном уровне обеспеченности жильем. Кредитор не имел права приобретать должнику иное жилое помещение меньшей площадью и стоимостью взамен имеющейся у него квартиры. При этом суд также обратил внимание, что имеющаяся квартира у должника площадью 40 кв. м не является роскошным жильем, которое превышало бы разумную потребность в жилище.

7. Таким образом, анализируя судебную практику, можно сделать вывод о ее неоднородности и трудностях в реализации обращения взыскания на жилое помещение должника. В отсутствие законодательного закрепления принципов предоставления замещающего жилья, суды в каждом конкретном случае вынуждены исследовать фактические обстоятельства и по судебному усмотрению определять критерий «роскошного» жилья, а также устанавливая правовые последствия в виде обращения взыскания на соответствующее имущество либо подтверждение исполнительского иммунитета данного имущества.

8. Поскольку в течение долгого времени законодательные изменения по поводу критериев жилья, которые превышают необходимые потребности в жилище, не были выработаны, Конституционный Суд РФ в Постановлении от 26 апреля 2021 г. № 15-П

подчеркнул многолетнее законодательное бездействие и указал на то, что абзац второй ч. 1 ст. 446 ГПК РФ не может служить нормативно-правовым основанием безусловного отказа в обращении взыскания на жилые помещения, если суд считает необоснованным применение исполнительского иммунитета. Кроме того, Конституционный Суд РФ указал, что суды вправе сами, в зависимости от обстоятельств дела, решать, сохранять за должником единственное жилье или нет. Суды могут отказать в сохранении единственного жилья, если окажется, что приобретение жилья с учетом возникновения долга произошло со злоупотреблениями.

9. Согласно ч. 5 ст. 79 Федерального конституционного закона от 21 июля 1994 г. № 1-ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации» суды при рассмотрении дел после вступления в силу постановления Конституционного Суда РФ (включая дела, производство по которым возбуждено и решения предшествующих судебных инстанций состоялись до вступления в силу этого постановления Конституционного Суда РФ) не вправе применять нормативный акт или отдельные его положения в истолковании, расходящемся с данным Конституционным Судом РФ истолкованием. Следовательно, в связи с принятием Постановления 15-П допускается возможность обращения взыскание на единственное жилье должника. Данная правовая позиция была применена при рассмотрении дела № А73-12816/2019 при рассмотрении спора о судьбе единственного дома Балыкова В. И. Руководствуясь разъяснениями указанного постановления, Верховный Суд РФ в определении от 26 июля 2021 г. сформировал ряд правил, которыми следует руководствоваться судам в таких ситуациях.

Таким образом, до принятия Постановления Конституционного Суда РФ от 7 апреля 2020 г. № 15-П существенной проблемой являлось отсутствие каких-либо законодательных положений, разъяснений вышестоящих судов, дающих возможность определить и разграничить случаи, когда возможно обращение взыскания на единственное жилище должника и когда такое взыскание недопустимо. После принятия указанного постановления Верховный Суд РФ разрешил обращать во взыскание единственное жилье в зависимости от обстоятельств дела. Данное положение должно найти отражение в действующем законодательстве.

Литература

1. Исполнительное производство : учебник / К. Л. Брановицкий [и др.] ; под общей редакцией В. В. Яркова. — Москва : Статут, 2020.
2. Имущественные иммунитеты в исполнительном производстве : научно-практическое пособие / В. А. Гуреев, И. В. Селионов. — Москва : Деловой стиль, 2019.

© Смылова И. Е.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
anton9911@mail.ru

История развития правового регулирования банковской системы в России

Аннотация. В статье рассмотрено правовое регулирование банковской системы России в процессе исторического развития. Банковская система России является одними из важнейших звеньев рыночной экономики, оказывая огромное воздействие на жизнедеятельность общества в целом. От того как функционирует банковская система страны зависит и экономика страны. Поэтому правовое регулирование данной системы является важным фактором для государства.

Ключевые слова: банк; банковская система; экономика страны; банковское законодательство; кредитные организации.

Банковские системы современности формируются под воздействием различных факторов: особенностей экономической модели государства, специфики правовой системы, уровня развития банковской практики, степени интегрированности в мировую экономику.

Банковские системы могут анализироваться по следующим параметрам:

- исторические особенности и принципы построения банковской системы страны;
- роль и место национального банка в банковской системе, степень и виды его независимости, формы и направления подотчетности;
- понятие и виды кредитных организаций, их универсализация и специализация, организационно-правовые формы;
- порядок легализации банковской деятельности;
- специфика пруденциального надзора;
- другие [1].

Изучение эволюции, структур, опыта функционирования и правового регулирования национальных банковских систем различных государств позволяет глубже проникнуть в систему мирохозяйственных связей, уяснить специфику банковской сферы как элемента мировой финансовой системы. Банковская система не только обеспечивают механизм перераспределения денежного капитала, но и являются ключевыми элементами расчетных и платежных механизмов. От состояния данных систем существенным образом зависит защищенность и устойчивость национальной валюты.

Банковская система Российской Федерации начала создаваться гораздо позже, нежели в странах Запада, и в своем развитии прошла несколько этапов. Условно можно выделить пять этапов: 1-й — с середины XVIII в. до 1860 г. — период создания и функционирования банков как государственных (казенных); 2-й — с 1860 г. по 1917 г. — период развития и совершенствования банковской системы; 3-й — с 1917 по 1930 г. — формирование новой банковской системы; 4-й — с 1932 по 1987 г. — стабильное функционирование «социалистической» банковской системы; 5-й — с 1988 г. по настоящее время — формирование современной рыночной банковской системы.

К числу главных источников законодательства в XIX в. можно отнести издававшееся ежегодно с 1830 г. Полное собрание законов Российской империи. Оно может рассматриваться как важный источник для изучения истории банковского права, поскольку

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова.**

содержит уставы кредитных учреждений, положения о них, другие правовые акты. Регулирование банковской деятельности носило многоуровневый характер: оно осуществлялось как путем принятия законов, так и посредством подзаконных нормативных актов. Вместе с тем, большинство подзаконных актов принималось в отношении государственных и мелких кредитных учреждений. Можно отметить также значительную динамику правового регулирования банковской деятельности — правовые нормы в этой области менялись очень часто. Законодательные акты, относившиеся к банковской деятельности, отличались множественностью форм: они принимались в виде уставов, учреждений, положений, наказов, указов, мнений Государственного совета и докладов, удостоенных высочайшего утверждения. Наряду с этим, еще одной особенностью являлось отсутствие единых законов, регулирующих деятельность всей совокупности банковских учреждений. Для каждого вида таких учреждений, более того, иногда и для каждого конкретного кредитного учреждения существовали свои законодательные акты [2].

В России до 1860-х гг. столетия банковская система была централизованной и находилась под жестким контролем государства. В период реформ 1860-х гг. правительство создает прообраз двухуровневой банковской системы во главе с Государственным банком России.

Середину XIX в. можно назвать временем зарождения банковской системы России. С тех пор она неоднократно реформировалась вплоть до сегодняшнего дня.

Развитие капитализма в России требовало создания соответствующей капитализму кредитно-банковской системы. В течение сравнительно короткого времени в России была создана кредитная система, игравшая важнейшую роль аккумуляции денежных средств. В конце периода промышленного капитализма кроме Государственного банка, Дворянского и Крестьянского банков поземельного кредита имелось 39 акционерных коммерческих банков, несколько сот обществ взаимного кредита, свыше 200 городских банков и довольно многочисленная сеть сберегательных касс.

Ускорение темпов роста промышленного производства во второй половине XIX в. в России, сопровождавший эти процессы рост товарооборота и резко увеличившаяся в масштабе всей страны потребность в оборотных денежных средствах, предъявили новые требования к кредитно-банковской системе, сделали необходимой ликвидацию ее старой, дореформенной структуры. Уже одно то, что главным объектом кредитования были населенные поместья, а размеры ссуд определялись количеством крепостных душ, оказывалось в полном противоречии с наступающей буржуазной эпохой.

В пореформенной России не была законодательно определена структура банковской системы. В результате взаимодействие отдельных учреждений, входивших в эту систему, было явно слабым, что не способствовало повышению эффективности банковской деятельности и сказывалось на развитии экономики страны в целом. Банковская система в современном понимании данного термина в Российской империи так и не сложилась. Во многом это объясняется экономическими причинами, но, несомненно, сыграло свою роль и несовершенство законодательной базы. Например, отсутствие единого закона о банковской деятельности.

Банковская система СССР, как и банковская система Российской империи, являлись государственно-ориентированными. Их деятельность была направлена на развитие экономики страны и подчинялась задачам финансово-экономической политики правительства. Банковская система Российской Федерации с самого начала формировалась как рыночно ориентированная банковская система, деятельность которой преследует, в первую очередь, извлечение прибыли из банковских операций. Система такого типа существует, в основном, за счет спекулятивных операций на рынке ценных бумаг, развивает краткосрочное кредитование под высокий процент, как правило, в сфере торговли. Эти черты ярко проявились в 1990-е гг. и не ликвидированы до сих пор.

В советский период правовое регулирование банковской деятельности осуществляется достаточно обширным массивом нормативных актов, принятых различными государственными органами. Вначале это были декреты и постановления ЦИК, СНК, Наркомфина и других органов, затем — постановления Совета Министров, в том числе совместно принятые с ЦК КПСС, уставы Государственного и других банков, отраслевые нормативные акты, ведущую роль среди которых играли инструкции, письма, приказы и телеграммы Государственного банка СССР.

Реформирование советской банковской системы начинается в конце 90-х годов. Назревает острая необходимость обновления и кодификации банковских норм.

В период с середины 1980-х гг. по 1990 гг. принимается ряд подзаконных актов, кардинально меняющих основы осуществления банковской деятельности в СССР и РСФСР.

Постановлением СМ СССР от 31 марта 1989 г. № 280 «О Переводе государственных специализированных банков СССР на полный хозяйственный расчет и самофинансирование» государственные специализированные банки СССР были переведены на полный хозяйственный расчет и самофинансирование, положив в основу деятельности банков прибыль (доход) как обобщающий показатель эффективности работы и главный источник укрепления и развития банковских учреждений, социального развития и материального стимулирования. Фактически это было начало новой банковской эры — вне полного государственного участия.

В последующем, Постановлением Верховного Совета РСФСР от 13 июля 1990 г. № 92-1 «О Государственном банке РСФСР и банках на территории республики» российский республиканский банк Госбанка СССР был преобразован в Государственный банк РСФСР, подотчетный Верховному Совету РСФСР.

Банковское законодательство, принятое в 1990-е гг., не содержало четких критериев разграничения банков и небанковских кредитных организаций. Создаваемое законодательство изначально было ориентировано исключительно на деятельность коммерческих банков, фактически игнорируя специализированные банковские организации. В результате вне сферы надлежащего правового регулирования оказались многочисленные кредитные союзы и товарищества, которые, являясь коммерческими организациями, выполняют отдельные банковские операции.

Банковская система Российской Федерации включает в себя Банк России, кредитные организации, а также представительства иностранных банков.

Развитие банковского сектора в России, его становление обусловило важность создания правового поля. Законодательные и правовые акты, нормативы, инструкции регулируют банковскую деятельность современных финансовых учреждений — от их организации до оказания услуг.

Создание, расширение банковского отечественного сектора обусловило разработку регулятором соответствующего правового поля. Банковское законодательство РФ включает правовые акты, инструкции, нормативы для эффективного регулирования банковской деятельности финансовых учреждений. Банковское регулирование — это грамотно разработанная система мер, за счет которых государство с помощью Банка России обеспечивает эффективность, безопасность деятельности банков, предотвращая дестабилизирующие тенденции.

Акты, общеправовые законодательные документы разного уровня можно распределить на четыре группы: специальные, смешанные, налоговые, отчетные. За продолжительное время в России разработан, накоплен крупный массив многообразных инструкций, биллей, законов, регулирующих вопросы выполнения банковской деятельности. Это создание, контроль деятельности, лицензирование, ведение операций, реорганизация, банкротство.

Постепенно совершенствуясь, банковская система РФ все в большей степени начинает становиться развитой системой, и не только внешне, но и по сути проводимых

операций. Расширяется сеть филиалов, представительств и внутри страны, и за рубежом, увеличивается сеть небанковских кредитных учреждений.

Нормы права, регулирующие банковскую систему в России, прописаны в Конституции РФ, федеральных законах, нормативных актах ЦБ. Документы полноценно охватывают сферу деятельности банков, описывают структуру функционирования, регулирования, реформирования, создания денежно-кредитных схем России. Правовое регулирование банковской деятельности осуществляется Конституцией Российской Федерации, Федеральным законом от 2 декабря 1990 г. № 395-1 «О банках и банковской деятельности», Федеральным законом от 10 июля 2002 г. № 86-ФЗ «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)», другими федеральными законами, нормативными актами Банка России.

Важная роль, которую играет банковская система в современном государстве, обуславливает необходимость жесткого регулирования ее деятельности. Так как современная банковская система России является относительно молодой, механизмы такого регулирования еще в полной мере не отработаны, происходит поиск новых форм, в том числе, правовых [3]. Периодически происходит дополнение или изменение банковского законодательства. Поэтому при совершенствовании правовых норм, регулирующих функционирование банковской системы, нужно опираться на имеющийся опыт.

Литература

1. Зарубежные банковские системы и их влияние на банковскую сферу России // URL: https://bstudy.net/711915/ekonomika/zarubezhnye_bankovskie_sistemy_vliyanie_bankovskuyu_sferu_rossii.
2. Пашенцев, Д. А. Правовое регулирование финансовой деятельности в Российской империи (Вторая половина XIX — начало XX века) : дис. ... д-ра юрид. наук. — Москва, 2005.
3. Хорунжая, Т. В. Правовые основы создания и развития банковской системы Российской Федерации в 1990—1999 гг.: историко-правовое исследование : дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2012.

© **Стогний М. А.**¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Основные направления правового обеспечения государственной семейной политики в Российской Федерации

Аннотация. Автором характеризуются основные направления современной государственной семейной политики, в частности, в вопросах поддержки со стороны государства многодетных семей. Анализируются конституционно-правовые нормы, содержание и особенности реализации государственных программ, состояние правового обеспечения государственной семейной политики в Российской Федерации. В итоге формулируется вывод об актуальности разработки и принятия единого законодательного акта, регулирующего вопросы социальной поддержки многодетной семьи.

Ключевые слова: государственная семейная политика; меры социальной поддержки; многодетные семьи; правовое обеспечение; правовые нормы; направленные на сохранение и укрепление института семьи.

Основным условием решения демографической проблемы в нашей стране является правовое сопровождение материнства и детства. Через социальную и правовую защиту здоровья и благосостояния семей, женщин и детей создается увеличение рождаемости здорового населения страны. Материнство и детство, без сомнения, нуждаются в особой охране и защите.

Правовая защита со стороны государства обеспечивается ст. 7 и 38 Конституции РФ, согласно которым, Российская Федерация — социальное государство, политика которого направлена на создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека, обеспечивается государственная поддержка семьи, материнства, отцовства и детства.

К тому же в Конституции РФ отмечается, что материнство, детство и семья находятся под защитой государства. Однако, основной трудностью, стоящим перед рождаемостью в современных условиях являются экономические проблемы, при всем при том, что экономика России шаг за шагом справляется с кризисными явлениями, доход семей с детьми все также остается ограниченным. Для улучшения демографической ситуации в стране необходимо стимулирование граждан создавать многодетные семьи.

Но в тоже время, многодетные семьи неблагополучны, и зачастую не обладают большим достатком, а инфляционное развитие, влияет на них, напрямую. При этом число многодетных семей в России составляет более 1, 5 млн.

Многодетным семьям в качестве мер социальной поддержки, гарантированы определенные права и льготы [URL: <https://propravo.guru/ipoteka/vyplaty-mnogodetnym-semyam.html> (дата обращения: 27 января 2022 г.)], такие как: скидки на коммунальные услуги, бесплатное предоставление жилых помещений в домах государственного и муниципального жилищных фондов нуждающимся в улучшении жилищных условий в первоочередном порядке, компенсация проезда детей, бесплатные парковки и так далее.

Однако, в большинстве случаев, семьи нашей страны не желают заводить большое количество детей, считая поддержку со стороны государства недостаточной. В качестве примера, семья нуждающейся в улучшение жилищных условий, от подачи заявления до получения жилища, проходит много времени, и зачастую проще взять ипотеку

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

[» URL: <https://www.sberbank.ru/ru/person/credits/home/family> (дата обращения: 27 января 2022 г.)], нежели ждать помощи от государства. А иногда очередь не доходит вообще, по причине того, что семью перестает быть многодетной по достижении старшим ребенком 18-летия.

Также немаловажной причиной является то, что в большинстве случаев рождение второго, а тем более третьего ребенка, обрекает семью на бедность. И льгот предоставляемых государством, а также основной зарплаты родителей не хватает для благополучного и здорового развития детей. Еще одной немаловажной проблемой, если не самой главной, является то, что, несмотря на наличие разветвленной системы социальных программ, реализуемых на разных уровнях, население слабо информировано о них, и меры поддержки зачастую носят заявительный характер. При этом малообеспеченные семьи хуже информированы, чем семьи с более высоким достатком.

В целом система социальной поддержки многодетных семей [1] выстроена следующим образом: существует большое число видов социальной помощи, но они адресованы ограниченному числу участников, при этом отсутствуют пособия, которые были бы доступны всем многодетным семьям без исключения. К тому же, распределение финансовой помощи зачастую происходит не в пользу многодетных семей, ведь размер денежных выплат в расчете на одного члена семьи существенно выше в семьях без детей. К тому же, форма поддержки не зависит от типа населенного пункта, и не все формы социальной помощи многодетным семьям можно получить повсеместно.

К примеру, проезд на общественном транспорте и посещение музеев, выставок, парков в некоторых населенных пунктах невозможен из-за отсутствия таковых. Бесплатная выдача лекарств в сельской местности также невозможна, поскольку не все аптеки предоставляют данный вид льгот, а ехать в районный центр зачастую дороже стоимости лекарств.

К сожалению, в органах социальной защиты населения сегодня отсутствует комплексный подход к решению проблем многодетных семей — основное внимание уделяется материальному положению семей [2] и то, в рамках существующего законодательства. При этом размеры пособий невелики и они кардинально не решают проблемы многодетных семей. Такая позиция государства может в дальнейшем привести к тенденции отхода от многодетности к одно— и двухдетной модели семьи, что не улучшит демографическую ситуацию в стране. Установление статуса малообеспеченной семьи не означает автоматическую выплату всех пособий.

Помощь носит заявительный характер, и выплачиваются адресно. Поэтому после закрепления прав придется посетить отделение социальной защиты населения для оформления выплат. К тому же, многие государственные меры социальной поддержки многодетных семей оторваны от реальности. К примеру, банками совместно с государством запущена новая кредитная госпрограмма — «Семейная ипотека с господдержкой под 6%». Данная программа, предлагаемая Сбербанком, выгоднее стандартной ипотеки. Ее преимущества еще и в том, что она действует первые 3 года, именно в тот период, когда в семье обычно работает один из родителей. Однако, к сожалению, не все многодетные семьи могут воспользоваться программой.

Основным условием кредитора является официальный доход заемщика и наличие постоянной работы, а так как зачастую в многодетных семьях работает только один супруг, суммарного дохода семьи может не хватить на одобрение заявки по кредиту. И эта проблема актуальна не только для семей, проживающих в сельской местности, но и для городских семей тоже. Помимо всего вышеперечисленного, в реализации мер социальной поддержки многодетных семей существуют еще ряд серьезных проблем, которые значительно затрудняют развитие института семьи в России. Во-первых, это правовая безграмотность граждан. Не все семьи знают о способах получения льгот, к тому же не каждому под силу разобраться во всем хитросплетении законов, указов и поста-

новлений, и необходимо иметь как минимум юридическое образование, чтобы разобратся в понятиях. Во-вторых, высокая степень бюрократии в данной сфере, порождаемая государственными органами. На данном уровне технического прогресса нет большой сложности в синхронизации данных между органами социальной политики, пенсионным фондом и муниципальными властями, с целью предоставления полного перечня положенных льгот многодетным семьям не по их заявлениям и требованиям, а по факту того, что у них есть право на данную социальную поддержку.

В-третьих, действующие сегодня нормативно-правовые акты [3, стр. 92] различных отраслей законодательства не в полной мере принимают во внимание интересы семьи, как социального института в целом. Законодатель, как правило, устанавливает предоставление льгот и гарантий отдельным категориям граждан. Несомненно, немалое внимание уделяется гражданам, имеющим детей и многодетным семьям в частности, но единого законодательного акта, регулирующего вопросы социальной поддержки многодетной семьи, содержащего нормы, направленные на сохранение и укрепление института семьи, решения демографической проблемы, поддержанию материального благополучия многодетной семьи в настоящее время нет.

В первую очередь, необходимость данного законопроекта заключается в том, что он будет служить правовой базой по вопросам государственной защиты и поддержки многодетной семьи в Российской Федерации, и будет постоянной системой осуществления социальной поддержки. Это в свою очередь снизит правовую безграмотность граждан, так как гражданам, заинтересованным в решении собственных проблем проще изучить один закон, нежели из многообразия постановлений и указов вычленять льготы и пособия, под которые попадает многодетная семья. При этом стоит отметить, что необходимо привлекать средства массовой информации в решение проблемы правовой безграмотности граждан, ведь пресса, радио и в большей степени телевидение наиболее популярные источники информирования населения.

Литература

1. Россия многодетная: семья как одна из основ российской государственности: По материалам Всероссийского форума, проведенного в рамках мероприятий, посвященных 20-летию Федерального Собрания Российской Федерации. 16 мая 2013 года — Москва : Издание Государственной Думы, 2013.
2. Харчев, А. Л. Современная семья и ее проблемы / А. Л. Харчев, М. С. Мацковский, — Москва : Мысль, 1997.
3. Антропова, Ю. Ю. Государственная семейная политика в Российской Федерации: опыт, противоречия и перспективы // Вестник Челябинского государственного университета. — 2012. — № 17.

© Талыбова Ч. В.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
talybova.c.v@gmail.com

Возмещение имущественного вреда при осуществлении государственного контроля (надзора)

Аннотация. В настоящей статье рассмотрены точки зрения относительно правовой природы ответственности государства за вред, причиненный действиями его органов и должностных лиц. Рассмотрен ряд вопросов для правильного применения данного института в практике защиты прав и интересов субъектов коммерческой деятельности при осуществлении государственного контроля (надзора), в частности состав правонарушения для применения ответственности органа власти за причинение вреда; понятие вреда (убытка); обязательность предварительного судебного подтверждения несоответствия акта (действий или бездействия) органа власти законодательству для предъявления требования о взыскании убытков; состав органов, которые должны выступать от имени Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципального образования по искам о возмещении вреда.

Ключевые слова: имущественный вред; ответственность; контролирующие органы; коммерческая деятельность; государственный контроль и надзор.

Вопросу об ответственности государства за незаконные акты власти посвящена ст. 53 Конституции РФ, которая гласит: «Каждый имеет право на возмещение государством вреда, причиненного незаконными действиями (или бездействием) органов государственной власти или их должностных лиц». Таким образом, правило о возмещении вреда, причиненного незаконными актами власти, приобрело значение конституционного принципа.

Наличие ст. 53 Конституции РФ «Права и свободы человека и гражданина», дало повод для рассмотрения запроса юридических лиц Конституционным Судом РФ, указавшим в Постановлении от 24 октября 1996 г. № 17-П «По делу о проверке конституционности части первой статьи 2 Федерального закона от 7 марта 1996 года “О внесении изменений в Закон Российской Федерации «Об акцизах»», что юридические лица — это объединения граждан, которые в качестве субъектов прав могут свободно использовать свои способности и имущество для предпринимательской и иной экономической деятельности. Из изложенного следует, что действие статьи 53 Конституции в полной мере распространяется на юридические лица. Ответственность органов власти закреплена также в ГК РФ (ст. 16 и 1069), НК РФ и других законодательных актах.

Правовые нормы об ответственности за вред, причиненный государственными органами, органами местного самоуправления и их должностными лицами, находятся в неразрывном единстве с общими нормами о деликтной ответственности; соотносятся как особенное с общим. Институт деликтной ответственности государства не является новшеством для российского законодательства, поскольку существовал и в дореволюционном, и в советском праве, но регламентировался иначе. Также такая ответственность существует практически во всех развитых странах, однако в каждой существуют свои особенности.

Все виды государственного воздействия на организацию со стороны органов государственного контроля (надзора) представляют собой правовой акт. Как правило, это

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская**.

облеченное в установленную форму действие органа государственного контроля либо соответствующего должностного лица, с которым закон связывает определенные правовые последствия. Письменные официальные документы имеют свое наименование (представление, предписание, лицензия, реестр, акт ревизии, формы отчетности и т.п.). Вне правовой формы, установленной законодательством, государственного воздействия не существует. Акт публичного контроля представляет собой действие уполномоченного органа, фиксирующего в соответствии с законом определенное правовое состояние хозяйствующего субъекта, на основе которого только и может осуществляться его последующая предпринимательская деятельность.

Согласно ст. 16 ГК РФ убытки, причиненные юридическому лицу в результате незаконных действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления или должностных лиц этих органов, в том числе издания не соответствующего закону или иному правовому акту акта государственного органа или органа местного самоуправления, подлежат возмещению Российской Федерацией, соответствующим субъектом РФ или муниципальным образованием. Статья 1069 ГК РФ предусматривает, что вред, причиненный незаконными действиями (бездействием) государственных органов либо должностных лиц этих органов, возмещается за счет соответственно казны Российской Федерации, казны субъекта Российской Федерации или казны муниципального образования. Непосредственные причинители вреда не являются субъектами ответственности по обязательствам, возникающим в этом случае. Таким образом, субъектом, обязанным возместить вред, является публично — правовое образование, а не конкретный орган, причинивший вред, так как последний может вступать в гражданско-правовые отношения лишь в сфере реализации обычной гражданской правосубъектности юридических лиц, но не как властный орган.

Закон устанавливает, что вред, причиненный юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям вследствие действий (бездействия) должностных лиц органа государственного контроля (надзора), органа муниципального контроля, признанных в установленном законодательством РФ порядке неправомерными, подлежит возмещению, включая упущенную выгоду (неполученный доход), за счет средств соответствующих бюджетов в соответствии с гражданским законодательством.

При регулировании на основании взаимосвязанных положений ст. 46 (ч. 1), 71 (п. «в», «о»), 72 (п. «б» ч. 1), 76 (ч. 1) и 124 Конституции РФ механизма исполнения судебных решений как неотъемлемой составляющей права на судебную защиту и самого правосудия, федеральный законодатель устанавливает специальный порядок обращения взыскания на средства бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, выделяя, таким образом, в качестве особых субъектов, в отношении которых может осуществляться исполнение судебных решений, публичные образования. К последним, согласно практике Европейского Суда по правам человека, следует относить любые органы власти, осуществляющие общественно значимые функции.

Участвуя в регулируемых гражданским законодательством отношениях, возникающих при возмещении вреда, причиненного частным лицам, Российская Федерация выступает на равных началах с иными участниками этих отношений. Действуя в рамках дискреционных полномочий в сфере правового регулирования исполнительного производства (п. «о» ст. 71 Конституции РФ), государство тем не менее не может использовать такое правовое регулирование, которое приводило бы к неравенству публично-правовых образований и частных лиц.

В случаях причинения вреда гражданам и юридическим лицам незаконными действиями (бездействием) органов государственной власти и органов местного самоуправления, их должностных лиц, часть бюджетных средств, составляющих казну Российской Федерации (п. 4 ст. 214 ГК РФ), подлежит в силу ст. 53 Конституции РФ и кон-

кретизирующих ее ст. 15, 16, 1069 и 1070 ГК РФ обращению к взысканию в судебном порядке.

Для возникновения обязательства по возмещению вреда, причиненного актами власти, необходимо доказать наличие определенных обстоятельств — условий ответственности. В законодательстве, судебной практике и научной доктрине различных государств подход к содержанию этих условий и их перечню различается порой весьма существенным образом. При этом многие авторы делят эти условия на общие и специальные.

В теории права, кроме того, традиционно подразделение общих условий ответственности на две группы: объективную и субъективную сторону правонарушения. При этом к элементам объективной стороны относят: противоправное деяние, вредоносный результат деяния, причинную связь между деянием и вредоносным результатом. К элементу субъективной стороны относят по общему правилу вину правонарушителя, то есть психическое отношение субъекта к своему противоправному поведению и его последствиям в форме умысла или неосторожности, а также мотив и цель правонарушения.

Противоправное действие (бездействие) может произойти из-за нарушения норм объективного и субъективного права, а также злоупотребления правом.

Таким образом, лицо, требующее возмещения убытков обязано доказать: факт противоправного поведения правонарушителя; наличие причинной связи между допущенным нарушением и возникшими убытками; факт и размер требуемых к возмещению убытков. Согласно гражданскому законодательству доказывать вину нарушителя не требуется, так как она предполагается (п. 2 ст. 401 ГК РФ).

На обязательства, возникающие вследствие причинения вреда, распространяются все положения, закрепленные в п. 1 ст. 307 ГК РФ. В п. 2 указанной статьи указано: «Обязательства возникают из договора, вследствие причинения вреда и из иных оснований, указанных в настоящем Кодексе». Вместе с тем для деликтного обязательства характерны несколько иные основания и условия возникновения, а также другие специфические особенности по сравнению с договорными обязательствами. Еще большей спецификой обладают обязательства вследствие причинения вреда государственными органами и должностными лицами при осуществлении государственного контроля (надзора).

Обязательства вследствие причинения вреда возникают в результате нарушения абсолютных субъективных прав, т.е. общей для всех обязанности воздерживаться от посягательства на права и блага других лиц.

Обязательства вследствие причинения вреда регулируют отношения, «не характерные для нормального течения жизни, то есть аномальные имущественные отношения».

Ответственность за убытки или вред, причиненные лицам и их имуществу вследствие неправомερных решений, действий (бездействия) органов власти, по общему правилу наступает при наличии следующих условий:

- а) неправомерность решений государственных или муниципальных органов;
- б) наличие вреда или убытков, причиненных лицам или их имуществу;
- в) причинная связь между неправомерными решениями и наступившим вредом (убытками);
- г) виновность должностного лица, если вред или убытки наступили вследствие принятия этим лицом не соответствующего закону решения.

При этом, как свидетельствует арбитражная практика, суды исходят из того, что в соответствии со ст. 13 ГК РФ и ч. 2 ст. 201 АПК РФ основаниями для признания незаконными ненормативного акта, решения, действия (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов или должностных лиц являются

ся одновременно несоответствие указанных актов, решений, действий (бездействия) закону или иному нормативному акту и нарушение прав и охраняемых законом интересов заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

Противоправным признается поведение, нарушающее предписания правовых норм. Поведение может выражаться в форме действий или бездействия. Противоправным признается поведение, которое одновременно нарушает норму права и чье-либо субъективное право. Под противоправностью следует понимать нарушение правовых норм посредством нарушения чужого субъективного права без должного на то управомочия. «Незаконные» действия в ст. 1069 ГК РФ следует понимать в широком смысле, то есть нарушение не только законов, но и иных нормативно-правовых актов, а также должностных инструкций, поэтому в большей степени применим термин «противоправные». Также в качестве незаконных следует рассматривать и такие действия, которые совершены на основании нормативных актов (в частности, ведомственных), не подлежащих применению в силу их несоответствия законам и иным нормативным актам, имеющим большую юридическую силу.

Особенность отношений ответственности государства за вред, причиненный актами власти, исследователи пытаются искать также в процедуре установления противоправности. Так, К. Б. Ярошенко отмечает, что для возложения имущественной ответственности за вред, причиненный ненормативными актами, необходимо, чтобы соответствующие акты были признаны недействительными, а действия (бездействие) — незаконными [1]. В целях взыскания вреда, причиненного надзорным органом, требуется установить незаконность действий его должностного лица. Несмотря на большое количество жалоб, анализ судебной практики дает основание говорить о том, что применение такой меры гражданско-правовой ответственности, как возмещение вреда (убытков), используется в единичных случаях. Это объясняется тем, что заявителям зачастую достаточно для восстановления их прав и морального удовлетворения признания актов, действий (бездействия) должностных лиц недействительными (незаконными), или тем, что доказать какие-либо убытки они не могут.

Отсутствует единый подход у исследователей к определению таких понятий, как «вред», «ущерб», «убытки». Нормативно категория «вред» не определена, хотя законодатель использует данный термин не только в гл. 59 ГК РФ, но и в других статьях кодекса и иных нормативных правовых актах. В ст. 52 Конституции РФ говорится о компенсации причиненного ущерба, а в ст. 53 — о возмещении вреда.

Содержание убытков определяется в ст. 15 ГК РФ. Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

В научной литературе существуют различные мнения о соотношении анализируемых понятий и дефинициях. Так, в частности Д. Л. Комягин отождествляет понятие убытков и ущерба [2]. Р. Н. Любимова также полагает, что убытки и вред — это синонимы, означающие умаление имущественного блага. И. А. Тактаев считает, что категория «вред» отличается от категории «убытки» не по объему, а по способу возмещения, поскольку возмещение вреда является совокупностью двух способов защиты гражданских прав — возмещения убытков и восстановления положения, существовавшего до нарушения права.

На мой взгляд, в целях наиболее полной защиты имущественных и неимущественных прав и интересов участников гражданского оборота категорию «вред» следует понимать максимально широко. Пункт 1 ст. 1064 ГК РФ закрепляет принцип полного возмещения вреда. В ст. 1069 ГК РФ говорится о вреде в целом, причиненном «гражда-

нину или юридическому лицу», то есть, имеется ввиду как имущественный, так и неимущественный вред.

Таким образом, под вредом, причиненным субъекту предпринимательской — деятельности при осуществлении в отношении него государственного контроля (надзора), следует понимать отрицательные последствия как действий, так и решений органа государственного контроля (надзора) и (или) его должностного лица, которые выражаются в умалении имущественных или неимущественных прав юридического лица или индивидуального предпринимателя. При этом вред следует рассматривать как комплексное понятие, включающее в себя имущественный вред, который выражается в убытках, а также неимущественный, в данном случае так называемый репутационный вред.

Российская Федерация как государство является единственной организацией власти в масштабе всей страны и обладает суверенитетом, означаящим «...верховенство, независимость и самостоятельность государственной власти, полноту законодательной, исполнительной и судебной власти государства на его территории и независимость в международном общении...» [Постановление Конституционного Суда РФ от 7 июня 2000 г. № 10-П «По делу о проверке конституционности отдельных положений Конституции Республики Алтай и Федерального закона «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»], включая невозможность привлечения государства как собственника к судебной ответственности за пределами его территории без его согласия.

Причинно-следственная связь выражается в том, что противоправное поведение предшествует наступившему вреду и порождает его. Под причинно-следственной связью понимается объективная категория, существующая между фактом причинения вреда и незаконным решением, действием (бездействием) органа (должностного лица). При предъявлении — иска о возмещении вреда истец должен представить доказательства, позволяющие сделать однозначный вывод о наличии взаимосвязи между фактом причинения вреда и поведением органов и (или) их должностных лиц. Именно установление причинно-следственной связи между поступком и. результатом помогает определить виновное лицо или группу лиц. «Если же в цепи причинности противоправное поведение отстоит от вреда настолько, что теряет свою значимость и не может квалифицироваться как непосредственная причина вреда, а вред как прямое следствие противоправного поведения, то имущественная ответственность лица, допустившего противоправность, должна исключаться» [3].

Установить причинно-следственную связь зачастую представляется непростой задачей для истца, который обязан доказать ее наличие. Анализ судебной практики показывает, что недоказанность причинно-следственной связи является наиболее частым основанием для вынесения судами решений об отказе в иске. Часто у истца действительно имеются убытки, однако доказать, что их наличие является прямым следствием неправомерного поведения должностного лица, он не может.

Вина — это субъективное условие юридической ответственности, выражающее отношение правонарушителя к собственному неправомерному поведению и его последствиям. В ст. 1069 ГК РФ ничего не сказано о вине, но в ч. 2 ст. 1064 ГК РФ установлена презумпция вины причинителя вреда (он должен доказывать ее отсутствие). Согласно ст. 401 ГК РФ вина выражается в форме умысла или неосторожности. В рассматриваемой сфере вред, как правило, причиняется по неосторожности, которая выражается в отсутствии требуемой внимательности, предусмотрительности. Чаще всего доказать отсутствие вины должностного лица не удастся. Ведь предполагается, что причинитель вреда — должностное лицо знает о своих правах и обязанностях, о том, в каких пределах он может использовать свои полномочия. Но то обстоятельство, что ст. 1069

ГК РФ помещена в параграфе 1 гл. 59 ГК РФ «Общие положения о возмещении вреда», свидетельствует о необходимости применения общих правил о гражданском деликте, в том числе и ответственности за вину. То есть, по общим основаниям вина является необходимым условием ответственности за незаконные акты власти. Государство, его субъекты и муниципальные образования выступают по таким делам на равных началах и не пользуются властными полномочиями.

Под виной в хозяйственной и юрисдикционной практике следует понимать существование двух обстоятельств, дающих основание для возложения ответственности: наличие у причинителя вреда реальных возможностей для соблюдения своих обязанностей; непринятие им всех необходимых мер к недопущению нарушения, причинению вреда. Для освобождения от ответственности в виде возмещения вреда субъект власти обязан опровергнуть презумпцию своей вины, то есть доказать отсутствие хотя бы одного из перечисленных оснований для возложения такой ответственности.

В ст. 1083 ГК РФ говорится об учете вины потерпевшего: вред, возникший вследствие умысла потерпевшего, возмещению не подлежит; если грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, в зависимости от степени вины потерпевшего и причинителя вреда размер возмещения должен быть уменьшен.

Кроме общих оснований ответственности, в литературе предлагают выделять специальные условия ответственности органов государственной власти, такие как 1) причиной вредоносного результата должен быть именно акт власти; 2) акт власти может быть совершен не любым работником государственного органа или органа местного самоуправления, а лишь тем, кто относится к числу должностных лиц; 3) должностное лицо в момент принятия акта власти должно находиться при исполнении служебных обязанностей.

Литература

1. Научно-практический комментарий к части первой Гражданского кодекса Российской Федерации для предпринимателей. — 2-е изд. — Москва, 1999.
2. Комягин, Д. Л. Правовое регулирование возмещения вреда от незаконных действий государственных органов и их должностных лиц: хроника проб и ошибок // Законы России: опыт, анализ, практика. — 2007. — № 10 // СПС «КонсультантПлюс».
3. Романова, В. В. Деликтная ответственность как вид гражданско-правовой ответственности государства // URL: <http://vbu.jerry.nnov.ru/?q=node/7>.

© Трубицина А. В.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
nactiy007@yandex.ru

Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности правовыми средствами в современных реалиях

Аннотация. В представленной статье рассмотрены аспекты транспортной безопасности, изучения проблем реализации действующего законодательства, что имеет актуальное практическое значение. В статье рассматривается актуальный в настоящее время механизм «регуляторной гильотины», направленный на создание новой системы контрольно-надзорного законодательства. Цели реформы для повышения уровня безопасности и устранения чрезмерной административной нагрузки на субъектах. Автор делится практическим опытом и предлагает возможные решения, которые могут показаться интересными коллегам из транспортной отрасли и правоохранительным органам.

Ключевые слова: безопасность на транспорте; регуляторная гильотина; законодательство; транспортный комплекс; отрасль; нормы закона; право.

На протяжении XX в. по объективным причинам ни одна страна мира не уделяла должного внимания транспортной безопасности. Исключение составил воздушный транспорт, в котором на первый план вышли технологии контроля и обнаружения опасных предметов и веществ, а также преступников.

Поворотным моментом в мировой истории стала серия из 4 террористических актов, совершенных 11 сентября 2001 г. в Соединенных Штатах Америки членами террористической организации «Аль-Каида». По официальным данным, жертвами терактов стали 2977 человек, в том числе граждане США и 91 другого штата.

События 11 сентября имели широкие политические, экономические и социальные последствия для всего мира. Инцидент заставил большинство стран переосмыслить свой подход к обеспечению безопасности на транспорте не только в сфере авиации, но и на всех видах транспорта.

При этом никогда не следует забывать, что среди всех практически возможных мест массового скопления людей наиболее частыми терактами являются именно объекты транспортной инфраструктуры, где, согласно имеющейся статистике, происходит до 70% всех атак. Эта характеристика предопределяет необходимость повышенного внимания к транспортному терроризму как наиболее распространенной форме подобной неправомерной и крайне опасной общественной деятельности. С другой стороны, терроризм на транспорте не прекращается, а постоянно совершенствуется с точки зрения извращенности его разрушительных действий. Смысл этой тенденции заключается в систематической трансформации видов и форм использования транспортных средств для реализации асоциальных намерений террористов, в результате чего статистика транспортного терроризма приобретает особую и все возрастающую актуальность как в научном, так и в научном плане. прикладные аспекты. [1].

Внутренняя история начала 21 века также имеет немалое количество террористических атак, поэтому начало вектора развития транспортной безопасности было полностью оправданным и прогнозируемым. Одним из первых шагов стало издание Указа Президента РФ от 15 февраля 2006 г. № 116 «О контртеррористических мерах», благо-

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

даря которому были созданы Национальный контртеррористический комитет и Контртеррористические комиссии в субъектах Российской Федерации для совершенствования государственного управления в сфере противодействия терроризму.

Мощный импульс развитию дало опубликование Федерального закона от 9 февраля 2007 г. 16-ФЗ «О транспортной безопасности», определивший цели обеспечения безопасности транспорта для устойчивой и безопасной эксплуатации транспортного комплекса, защиты интересов граждан, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Именно с появлением данного нормативного акта начала формироваться сфера комплексной многофункциональной деятельности, которая впоследствии была закреплена Указом Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683 как важная составляющая национальная безопасность Российской Федерации.

Предотвращение террористических атак на транспорт означает принятие эффективных мер по усилению защиты важных объектов (вокзалов, аэропортов, станций метро и других объектов транспортной инфраструктуры, поскольку они чаще всего становятся объектами террористических атак). Совершенствование регулирующего механизма требует внедрения самых современных технических средств контроля и защиты, что автоматически подразумевает увеличение ассигнований на эти цели, разработку и реализацию программ обучения специальных подразделений по обеспечению безопасности на транспорте и инфраструктурных транспортных сооружениях [2].

Благодаря Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. 16-ФЗ начала формироваться нормативно-правовая база, начали развиваться профильные направления деятельности (специализированные и сертификационные организации, учебные центры), оснащение транспортных средств и транспортных средств инженерно-техническими средствами, обеспечения транспортной безопасности.

Однако следует отметить, что обеспечение безопасности воздушного транспорта в России перестало быть приоритетом, в отличие от большинства стран мира. Подход к созданию системы транспортной безопасности приобрел действительно сложный системный характер.

После подписания Указа Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании единой системы обеспечения безопасности населения на транспорте», ставшего реакцией на теракты в московском метро, был установлен набор контртеррористических мер безопасности. Комплексная программа основана на принципах и механизме реализации Федерального закона от 9 февраля 2007 г. 16-ФЗ, определяющего единый порядок построения системы обеспечения транспортной безопасности в стране.

Для достижения приоритетных целей разработан план действий, который входит в общую программу по обеспечению общественной безопасности на транспорте. Особо следует отметить следующее:

- оснащение объектов транспортной инфраструктуры техническими и техническими средствами обеспечения безопасности дорожного движения;
- адаптация законодательства к современным задачам по обеспечению безопасности дорожного движения;
- создание сети учебных центров для подготовки специалистов в области безопасности дорожного движения;
- создание единой государственной информационной системы по обеспечению безопасности дорожного движения;
- проведение информационно-просветительских мероприятий по вопросам общественной безопасности на транспорте;
- защита от техногенных и природных угроз, информирование и предупреждение населения;

- предотвращение криминальных угроз и организация быстрого реагирования со стороны полицейских подразделений на транспорте;
- разработка новых технических средств обеспечения защиты объектов транспортной инфраструктуры от террористических актов, создание и оснащение специализированных испытательных центров и лабораторий по сертификации этих технических средств.

Транспортная безопасность достигается за счет проведения единой государственной политики в области ее обеспечения, системы мер экономического, политического, организационного и иного характера, адаптированных к угрозам и рискам, существующим в транспортной сфере [3].

При этом Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. 16-ФЗ какое-то время бездействовал на практике и лишь провозглашал общие принципы и концепции отрасли. Таким образом, мероприятия по защите транспорта начались в 2011 г. после опубликования 8 февраля постановлений Минтранса России № 40, 41, 42, 43, которые устанавливают требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта. Эти стандарты уже оговорили обязательный характер реализации комплекса мер по антитеррористической безопасности субъектами транспортной инфраструктуры, что, кстати, тоже предполагало жесткие сроки. Все это может быть инициировано первой волной требований безопасности дорожного движения, к которым приспособилось дорожное сообщество.

Если опускать детали, то с публикацией постановления Правительства РФ в 2016—2018 гг. № 410, 495, 678, 886, 924 последовала вторая волна требований по обеспечению безопасности транспорта. на всех видах транспорта.

В настоящее время с изданием в IV квартале 2020 г. постановлений Правительства РФ № 1604, 1605, 1633, 1635, 1637, 1638, 1639, 1640, 1641, 1642, 1651, 1653, 2201, 2449, третья волна уже началась.

И здесь возникает первая серьезнейшая проблема в реализации действующего законодательства о транспортной безопасности. Как уже было сказано, опубликованные нормы представляют собой комплекс мер по защите объектов и транспортных средств, предполагающий жесткие сроки, а их несоблюдение влечет административную ответственность в виде штрафов и приостановления деятельности юридических лиц. Соблюдение всех норм законодательства о транспортной безопасности в части соблюдения сроков внедрения становится невыполнимой задачей для большинства перевозчиков, учитывая частоту изменений требований законодательства.

Субъекты транспортной инфраструктуры по таким объективным причинам, как мониторинг рынка и процедур закупок, подтверждение финансирования, разработка технических условий и т.д., просто не успевают в полной мере реализовать весь комплекс мероприятий, предусмотренных новыми требованиями.

Еще одна проблема, менее значимая для приложений, но интересная сторонникам правовых конфликтов, — это этап перехода от старых законодательных требований к новым. Фактически, каждый раз, когда выпускаются новые требования, существует период, в течение которого применяются как новые, так и старые юридические требования. Это обстоятельство может стать неприятным сюрпризом для транспортных компаний, находящихся в ведении государственных контрольно-надзорных органов.

Также интересно отметить, что в вышеупомянутом комплексе мер по транспортной безопасности, который субъекты транспортной инфраструктуры должны начинать каждый раз, выделяются первые два этапа этого очень сложного комплекса мер. Это включает в себя оценку уязвимости и разработку плана транспортной безопасности. Порядок проведения каждой из этих процедур определяется отдельными приказами Минтранса России от 2010 г. (№ 34 и № 87). Каждый нормативный акт предусматривает, что при возникновении таких последствий, как изменение конструктивных, техни-

ческих и технологических характеристик транспортной инфраструктуры или транспортного средства, и / или потенциальных угроз совершения актов вмешательства незаконных в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, требований транспортной безопасности транспортной инфраструктуры и транспортных средств, проводится дополнительная оценка уязвимости на основе изменений.

После дополнительной оценки уязвимости не разрабатывается новый план транспортной безопасности, а вносятся изменения (дополнения) в существующий. Однако ни в одном нормативном акте 2-й и 3-й волн, устанавливающим «новые» требования к транспортной безопасности, не было ссылки, которая вводила бы нормы, заменяющие конкретный закон, который будет отменен чуть позже.

Таким образом, фактически каждый раз, когда требования безопасности транспорта 2-й и 3-й волны вводили именно новый набор требований, не заменяя и не заменяя старые стандарты. На практике все бывает иначе. Большинство практиков стараются не замечать этот факт, каждый раз проводят дополнительную оценку уязвимости, внося изменения (дополнения) в план транспортной безопасности, будучи абсолютно уверены, что тот или иной закон вступил в силу, что он бессознательно стал заменять другой, действующий закон.

В связи с этим за более чем 15-летнюю историю существования индустрии транспортной безопасности создана внушительная правовая база для различных нормативных актов. Пробелы и противоречия в обязательных правовых нормах всегда будут появляться в любой экономической деятельности общества в связи с постоянным изменением условий, складывающихся в системе производства, распределения, обмена и потребления.

Но именно перенасыщенность и избыточность нормативно-правовой базы привлекает в последние годы внимание государства. И это не случайно, потому что многие нормативные акты утратили свою актуальность, но по-прежнему являются обязательными и, таким образом, замедляют развитие всей экономики страны.

Термин «регулирующая гильотина» относится к перечню всех применимых и обязательных бизнес-требований, чтобы понять, соответствуют ли они современным реалиям. Если они соответствуют требованиям, стандарты остаются в силе, если нет, они отменяются или изменяются. Ни для кого не секрет, что таких стандартов слишком много — действующие правила содержат более 2 млн обязательных требований. Кроме того, среди них есть еще те, кого усыновили еще в советское время. При нынешнем уровне технологического развития это одно из основных препятствий для развития предприятий, при этом ключевая цель этих требований — безопасность людей — не достигается.

Реформа контрольно-надзорной деятельности направлена на повышение уровня безопасности и устранение чрезмерной административной нагрузки на хозяйствующие субъекты. Это будет достигнуто за счет отмены всех неактуальных нормативных актов в сфере надзора и контроля, а также за счет введения в действие новой современной и эффективной системы государственного контроля (надзора), направленной на снижение социально значимых рисков.

Работа ведется в двух направлениях:

- 1) построение новой системы обязательных требований, соответствующих современному уровню технологического развития и риск-ориентированному подходу;
- 2) установление детальных правил, относящихся к организации контрольно-надзорной деятельности.

Термин «регуляторная гильотина» был предложен международной консалтинговой компанией *Jacobs, Cordova & Associates*, разработавшей ее концепцию. Как того требует мода, российские реформаторы быстро подхватили «зарубежный опыт», забыв при

этом об одном примечательном факте. В 2014 г. Украина уже пыталась пройти путь, который мы только начинаем, и начинала внедрять механизм «регуляторной гильотины». Однако год спустя от этой идеи решено было отказаться [4].

Приказом Минтранса России от 7 августа 2019 г. № 259 установлена организация работы по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере транспорта.

Что именно подлежит рассмотрению с точки зрения транспорта:

- федеральный транспортный надзор;
- контроль (надзор) федерального государства в области транспортной безопасности;
- лицензионный контроль деятельности по всем видам транспорта;
- федеральный надзор в области безопасности гидротехнических сооружений — в отношении судоходных и портовых гидротехнических сооружений;
- контроль над федеральными портами;
- государственный контроль (надзор) за соблюдением требований технических регламентов;
- контроль за соблюдением перевозчиком обязательств, предусмотренных Федеральным законом «Об обязательном страховании ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров и о порядке возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажиров в метро»;
- контроль за соблюдением требований законодательства РФ о выплате компенсации за ущерб автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами с предельно допустимой массой более 12 т;
- государственный контроль (надзор) за соблюдением юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, осуществляющими транспортную и иную деятельность, связанную с транспортным процессом, законодательства РФ, в том числе международных договоров РФ по авиационной безопасности;
- весогабаритный контроль транспортных средств, в том числе порядок организации пунктов массогабаритного контроля транспортных средств при осуществлении государственного надзора за транспортом в целях обеспечения безопасности автомобильных дорог общего пользования [5].

Механизм «регуляторной гильотины» включает признание утратившим силу нормативных правовых актов; внесение изменений в законодательство Российской Федерации в части действующих федеральных законов или принятие новых законов, обеспечивающих систематизацию обязательных требований и исключение установления льгот на нижестоящем уровне; введение произошло 1 января 2021 г. новых норм, содержащих соответствующие требования, разработанные с учетом современного уровня технологического развития по основным направлениям связей с общественностью.

Перечень нормативных правовых актов, предлагаемых к признанию утратившими силу на территории РФ, составляется с учетом поручений Правительства РФ, предложений федеральных органов исполнительной власти, объединений профсоюзов, юридических лиц и граждан.

Реализация этой реформы — одна из главных тем всех научных и практических мероприятий в области безопасности дорожного движения. Не стало исключением и прошедшее под гильотиной регламентов последнее расширенное заседание коллегии Федеральной службы дорожной инспекции.

Транспортная отрасль сегодня одна из самых регулируемых: всего регламентов 456, а обязательных требований почти 9 тыс. Кстати, практически все выступавшие говорили о важности запуска «регуляторной гильотины» на полную мощность во время мероприятия. Медленное развитие и использование информационных баз в связи с федеральными властями, по мнению главы Ространснадзора, серьезно осложняет решение проблемы предотвращения и предотвращения нарушений. «Если бы у нас были

такие базы, например, в Федеральном управлении гражданской авиации, то, на мой взгляд, мы могли бы избежать катастрофы с «Саратовскими авиалиниями», — сказал он [6].

Вопросы обеспечения транспортной безопасности в последнее время подробно обсуждаются в нескольких государствах мира. На данный момент трудно переоценить важность мер по усилению транспортной безопасности для России. Таким образом, надежность транспортного комплекса в обеспечении национальных интересов играет важную роль, что обусловлено, в первую очередь, политическими и социально-экономическими процессами, происходящими в России; во-вторых, уникальные для него характеристики территории; в-третьих, уникальное положение на евразийском континенте [7].

Следует признать, что государственная политика в области транспортной безопасности, являющаяся неотъемлемой частью государственной транспортной политики Российской Федерации, не полностью регулируется на нормативном уровне. Сотрудники правоохранительных органов обращают внимание на то, что в действующем законодательстве, регулирующем вопросы обеспечения транспортной безопасности, не было и до сих пор нет определения государственной политики транспортной безопасности, не прописаны цели и меры, направленные на обеспечение транспортной безопасности [8].

Одной из основных проблем законодательства в области безопасности является его универсальность по отношению ко всем видам транспорта (авиационным, морским и внутренним водным, автомобильным, железнодорожным и внедорожным) и дорожным сооружениям. Вызывает понимание нацеленность закона на создание единых и прозрачных правил для всех видов транспорта. Однако в законе не учтены нормы предыдущих правовых институтов, действовавшие на момент его вступления в силу. [9].

В свете вышеизложенного хотелось бы обратить внимание на необходимость гармонизации законодательства о транспортной безопасности с соответствующими правовыми институтами. Необходимо установить сроки выполнения мероприятий по обеспечению безопасности перевозки транспортного средства или транспортного средства, в которых полностью решаются вопросы снабжения, оснащения техническими и инженерными средствами и т.д. на десятки лет и будет только дополняться без принятия «законодательства о капитальном строительстве и реконструкции» каждые 5 лет. Профессионалы должны чувствовать, что у них есть время и другие ресурсы для полного выполнения требований законодательства.

Для развития общественного порядка важно рассмотреть вопрос о создании единой структуры управления безопасностью дорожного движения, которая объединяет интересы всех участников процесса с привлечением промышленности, науки и экспертов. Не менее полезно не только разработать требования по обеспечению транспортной безопасности для каждого вида транспорта, но и учитывать технологические характеристики различных транспортных систем и транспортных средств.

Во избежание столкновений такие вопросы, как порядок принятия и отмены правовых актов в области безопасности дорожного движения, порядок проведения оценки уязвимости и порядок составления плана безопасности дорожного движения, требуют пристального внимания и рассмотрения.

Транспортный комплекс России — это единый комплексный и диверсифицированный механизм, объединяющий большое количество сложных процессов снабжения. Развитие технологий и появление новых угроз диктуют необходимость направления транспортной безопасности к совершенствованию и созданию новых методов и стратегий. Обеспечение антитеррористической безопасности может быть достигнуто при

своевременном решении проблем, возникающих, в том числе, при реализации законодательства об обеспечении транспортной безопасности.

Литература

1. Карманов, М. В. Особенности статистической характеристики терроризма на транспорте / М. В. Карманов, С. И. Кузин // Вестник государственного университета управления. — 2018. — № 2. — С. 147—152.
2. Левин, А. О. Предупреждение террористических актов на транспорте // Вестник Московского университета МВД России. — 2016. — № 5. — С. 114—117.
3. Рыбин, О. А. Пути повышения транспортной безопасности на основе оценки функционального резерва элементов транспортного комплекса / О. А. Рыбин, В. В. Попов // Вестник Санкт-Петербургского университета Государственной противопожарной службы МЧС России. — 2015. — № 4. — С. 16—23.
4. Аблезгова, О. В. Гильотина для транспортной сферы России // URL: <http://антиперегруз.рф/peregruz/giliotina>.
5. Захряпин, В. Ю. Совершенствование государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности // Транспорт Российской Федерации. — 2017. — № 2 (69). — С. 3—6.
6. Итоговая коллегия Ространснадзора: под знаком регуляторной гильотины // URL: www.securitymedia.ru.
7. Попова, М. А. Правовое обеспечение транспортной безопасности в России: проблемы и ретроспектива / М. А. Попова, Е. С. Переверзева // Актуальные вопросы современной юридической науки: теория, практика, методика: сборник Международной заочной научно-практической конференции. — Могилев, 2016.
8. Тимченко, А. В. Институционализация государственной политики обеспечения транспортной безопасности как форма интеграции системы государственной политики // Политическая наука. — 2017. — Спецвыпуск. — С. 124—136.
9. Семенов, С. А. Транспортная безопасность: проблемы становления // Транспорт Российской Федерации. — 2018. — № 3 (76). — С. 19—23.
10. Захряпин, В. Ю. Успехи и проблемы в реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте // Транспорт Российской Федерации. — 2013. — № 6 (49). — С. 52—54.

© Угольков И. А.

— студент Московского государственного
областного университета имени Н. К Крупской

Особенности электронного голосования: политико-правовой аспект

Аннотация. В статье рассматриваются отличительные особенности электронного голосования в России и в ряде европейских государств. Дается развернутая характеристика плюсов и минусов электронного голосования. Предлагаются шаги, направленные на совершенствование системы электронного голосования. В ходе проведенного исследования сделаны выводы о том, что электронное голосование приобрело широкую известность и апробацию на выборах любого масштаба (от общегосударственных до муниципальных), как в России, так и за рубежом.

Ключевые слова: электронное голосование; блокчейн; выборы; избирательные технологии.

Актуальность статьи обусловлена тем, что электронное голосование востребовано в современном мире и помогает избирательному процессу развиваться и двигаться вперед. Электронное голосование в России с 2020 года регламентировано на законодательном уровне. В основу проведенного исследования легло сравнение электронного голосования в России и в Европе, анализ избирательной практики, рассмотрены конкретные примеры применения электронного голосования.

Целью настоящей статьи выступает рассмотрение электронной формы голосования, как средства реализации избирательных прав, обозначается роль электронного голосования в жизни общества.

Задачи: 1) рассмотреть электронное голосование в странах Европы; 2) провести обзор экспертных оценок и мнений, связанных с использованием электронного голосования; 3) обозначить плюсы и минусы электронного голосования; 4) изучить виды электронного голосования; 5) проанализировать технологию избирательного блокчейна и ее применение на практике.

Проводя данное исследование необходимо дать определение электронному голосованию. Электронное голосование — это возможность реализовать избирательное право путем применения дистанционных технологий, также под электронным голосованием понимают применение электронных средств (автоматических ящиков), сканирующих бюллетени и подсчет голосов избирателей.

Система электронного голосования имеет ряд преимуществ. Электронное голосование обеспечивает удобство подсчета голосов и борется с нечестностью проведения выборов. При помощи электронного голосования достигается открытость, доступность избирательного процесса [постановление ЦИК России от 20 июля 2021 г. № 26/225-8 «О Порядке дистанционного электронного голосования на выборах, назначенных на 19 сентября 2021 года»]. Электронное голосование помогает достичь на выборах объективных результатов и обеспечивает равные возможности и права кандидатов. Также при реализации электронного голосования достигается конкуренция на выборах. Благодаря электронному голосованию в России сокращаются расходы на организацию выборов. Применение электронного голосования помогает бороться с абсентеизмом и препятствует фальсификации выборов. Электронные технологии защищают от ошибок при определении результатов голосования, создаются комфортные условия для лиц с ограниченными возможностями здоровья.

Проводя данное исследование необходимо подчеркнуть роль электронного голосования в современном обществе. Электронное голосование расширяет круг и возможно-

сти участников избирательного процесса. При помощи электронного голосования происходит модернизация политических процессов. Электронное голосование помогает проводить электронные выборы, также возможно электронное принятие решений.

Таким образом можно сделать следующий вывод, что электронное голосование выполняет значимую функцию в осуществлении политической власти и избирательного процесса. Использование различных способов электронного голосования служит средством проявления народовластия при помощи дистанционных технологий, происходит цифровизация выборов.

Использование электронного голосования новый способ осуществления народовластия. Власть народа реализуется через электронные технологии. Введение электронного голосования направлена на совершенствование избирательного процесса, потому что появляются новые возможности для участия граждан в политике и возрастают шансы в принятии правильных и законных решений. Электронное голосование направлено на совершенствование избирательного процесса.

Электронное голосование, как политический институт должно постоянно совершенствоваться в масштабах всей страны. Предложения по совершенствованию электронного голосования: 1) необходимо усовершенствовать избирательные и электронные технологии; 2) распространение электронного голосования в сельской местности; 3) взаимодействие с европейскими странами в области электронного голосования; 4) государственный контроль электронного голосования; 5) расширение избирательных прав граждан кандидатов, наблюдателей; 6) повышение уровня избирательной активности молодых избирателей; 7) применение избирательного блокчейна; 8) разработка федерального закона «об электронном голосовании»; 9) внести термин электронное голосование в Конституцию РФ; 10) совершенствование Федерального закона «О персональных данных»; 11) обеспечить связанность понятий данные, информация и сведения; 12) добавить термин электронный документ в Федеральный закон «О Государственной автоматизированной системе «Выборы»; 13) дать четкое представление термину информация; 14) принять закон о мобильных устройствах, помогающих проголосовать; 15) регулярно проводить занятия, тренинги, связанные с электронным голосованием.

В избирательном праве принято выделять следующие виды электронного голосования: 1) волеизъявление, осуществляемое путем перфокарт. перфокарты применяются на избирательном участке, 2) допускается отдать голос при помощи клавиатуры компьютера, избирательный голос попадает в компьютер, который подводит итоги голосования. 3) голосование с использованием блоков оптической нумерации (карта, содержащая данные избирателей. 4) интернет-голосование проходящее, через специальный портал. Интернет-голосование на сегодняшний день популярно и перспективно. Голосование избирателей в сети Интернет на избирательном участке с применением специального оборудования. Голосование в Интернете в киосках. Дистанционное голосование (выбор способа и условий для отдачи голоса).

Стоит выделить избирательный блокчейн, помогающий реализовываться интернет голосованию [Федеральный закон от 23 мая 2020 г. №152-ФЗ «О проведении эксперимента по организации и осуществлению дистанционного электронного голосования в городе федерального значения Москве»]. Смысл термина раскрывается в невозможности изменения сведений, хранящиеся на электронных устройствах. Избирательный блокчейн создает «цифровые кошельки» для кандидатов. Избиратель выполняет функцию покупателя, отдающего голос за определенного кандидата. Принципы избирательного блокчейна заключаются в анонимном голосовании. Зарегистрированные избиратели реализуют активное избирательное право вне зависимости от местонахождения, существует недостаток избирательного блокчейна, что гражданин, проголосовавший за определенного кандидата уже, не может изменить свое решение.

В последующем будет рассмотрена реализация электронного голосования и применение технологий избирательного блокчейна. Избирательный блокчейн занимает центральное место среди электронного голосования и является эффективным избирательным инструментом. Применение избирательного блокчейна совершенствует электронное голосование и избирательное законодательство, помогает избежать фальсификации. Благодаря применению избирательного блокчейна достигается открытость и доступность выборов повышается их эффективность. Избирательный блокчейн тесно связан с электронным голосованием. Использование избирательного блокчейна охватывает широкий круг избирателей и повышает избирательную активность молодого поколения обеспечивает легальные и легитимные выборы. Автор делает вывод о состоятельности избирательного блокчейна, как надежного механизма, помогающего реализовать избирательные права граждан.

Термин электронное голосование появился в 1960 г. Электронное голосование применяется во многих странах. таких как: США, Австралия, Бразилия, Индия, Бельгия. Первая попытка применения электронного голосования произошла в 1964 г. в США на президентских выборах. От избирателя требовалось пробить бюллетень на электронном носителе, число голосов определял компьютер. Технологиями избирательного блокчейна пользуются страны Европейского союза — Испания, Швейцария, Эстония. Избирательный блокчейн известный инструмент избирательного права. Электронное голосование нашло свое отражение в 2005 г. в Эстонии. Реализация электронного голосования увеличила количество избирателей. Практика электронного голосования расширилась в 2007 г., когда избиратели получили право отдать голос досрочно путем Интернета и смарт-карт. При досрочном голосовании граждане могли поменять свое решение. Дальнейшее распространение электронное голосование получило в 2019 г. на выборах в национальный парламент Эстонии. О популярности электронного голосования свидетельствует высокий процент явки избирателей 43,8%. Приемы избирательного блокчейна использовались в 2018 г. в Сьерра Леоне на президентских выборах явка составила свыше 70% граждан. Использование избирательного блокчейна предотвращает ошибки при подведении итогов голосования. Такая система была применена в Бразилии. Система электронного голосования использовалась с 2004 года во Франции. Электронное голосование началось с использования машин в коммунах. Вскоре машины стали применять на президентских и парламентских выборах. Благодаря электронным технологиям 1,5 млн избирателя поучаствовали в голосовании. В современном мире избирательный блокчейн актуален для Швейцарии. В Швейцарии с 1995 года проходит голосование по почте, что увеличивает на 20% избирательную активность. В 2019 г. в Швейцарии было 229 эпизодов с реализацией электронного голосования, распространившихся на 14 кантонов. Технологии избирательного блокчейна в Швейцарии применялись при проведении местных выборов в кантоне Цуг [1].

В 1995 г. в Нидерландах произошло юридическое закрепление электронного голосования. В Нидерландах больше 90% участвуют в выборах с использованием дистанционных технологий. Технологии избирательного блокчейна активно применяются в Австралии. Реализация технологий избирательного блокчейна применила принцип «Нейтральные блоки» для голосования, наряду с технологией применялось электронное приложение, через которое можно было выразить свое мнение. Избирательная политика США направлена на разработку интернет-блокчейна с применением *Web 3.0*, данное приложение предполагает электронную регистрацию пользователя при помощи ID — выборов, ID — голосования с QD кодами [1].

Интернет-блокчейн и электронное голосование новшество для политической системы. При помощи электронного голосования внедряются инновации в избирательную систему. В современной России, как и в Европе используется электронное голосование, инициатором которого выступает ЦИК РФ, применяются технологии ГАС выбо-

ры. Система электронного голосования закреплена в следующих нормативно-правовых актах в Постановлении ЦИК РФ от 25 мая 2021 г. № 7/49-8 «О дистанционном голосовании на выборах 19 сентября 2021 года», в Федеральном законе от 12 июня 2002 г. № 67-ФЗ «Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации. Существует Федеральный закон от 23 мая 2020 г. № 152-ФЗ «О проведении эксперимента по организации и осуществлению дистанционного электронного голосования в Москве.

Согласно ст. 64 Федерального закона от 12 июня 2002 г. № 67-ФЗ «Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан РФ» решение о проведении электронного голосования в федеральные органы власти принимает ЦИК РФ. Решение об организации электронного голосования на выборах органов государственной власти субъектов РФ принимает избирательная комиссия субъекта РФ. Избиратель, чтобы принять участие в интернет-голосовании регистрируется в Интернете, через мобильное приложение проходит идентификацию, аутентификация, устанавливается личность гражданина, потом появляется право на электронное голосование. При проведении электронного голосования осуществляется анонимизация, после этого выдают избирательный бюллетень, дается шанс ознакомиться с кандидатами. После того, как избиратель отдал голос повторное волеизъявление не допускается. Во время проведения электронных выборов итоги голосования засекречиваются в блочной схеме и попадают в банк данных. Засекречивание результатов выборов происходит при помощи ключа зашифровки разгадать, полученные результаты невозможно.

В России КЭГ впервые использовался в 2005 г. КЭГ активно использовали в 2006 г. на выборах депутатов в Новгородскую областную Думу, и на выборах в 2007 г. в Орловский областной совет [1, стр. 17].

В российском избирательном законодательстве существует понятие цифровой избирательный участок — участок предоставляет гражданам возможность проголосовать, которые находятся за пределами избирательного округа. Перечень таких участков определяется ЦИК РФ.

В России электронное голосование применялось на выборах в 2019, в 2021 г. В следующем планируется расширение системы электронных выборов [2, стр. 14].

Во время электронного голосования не получается установить связь между персональными данными избирателя и итогами голосования. Результаты дистанционных выборов попадают в таблицу под названием «Электронное голосование».

Согласно статистическим сведениям 66% граждан одобряют электронное голосование во всех субъектах РФ, 51% склонны к тому, что электронное голосование не влияет на доверие жителей к итогам выборов, 48% стремятся поучаствовать в электронном голосовании. Еще 51% готовы поставить электронную подпись за кандидата. Молодежь от 18 до 24 лет и от 25 до 34 лет положительно относится к электронному голосованию, потому что 95% молодого поколения умеют пользоваться электронными устройствами. Против электронного голосования выступают как правило пожилые люди (52%) и те, кто не владеют навыками компьютерной грамотности (56%), 76% молодежи поддерживают распространение электронной подписи. 56% населения в возрасте от 35 до 44 лет согласны применить электронную подпись [3, стр. 141].

Таким образом можно сделать следующий вывод, что, применяя электронное голосование Россия следует по европейскому пути. Внедрение электронных выборов свидетельствует о высоком научно-техническом прогрессе и о развитых технологиях.

Литература

1. Алексеев, Р. А. Проблемы и перспективы применения электронного голосования и технологии избирательного блокчейна в России и за рубежом / Р. А. Алексеев, А. В. Абрамов // Гражданин. Выборы. Власть. — 2020. — № 1 (15). — С. 9—21.

2. Алексеев, Р. А. Апробация технологии блокчейн на выборах в Московскую городскую думу в 2019 году результаты и перспективы применения для федерального избирательного процесса // Журнал политических исследований. — 2019. — №. 3. — С. 12—23.
3. Антонов, Я. В. Правовые аспекты электронной демократии и электронного голосования // Управленческое консультирование. — 2014.— № 6 (66). — С. 136—144.

© Фесенко Н. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
Nikolay-Fesenko@mail.ru

Проблемы привлечения к административной ответственности субъектов предпринимательской деятельности

Аннотация. В работе проведено исследование привлечения к административной ответственности субъектов предпринимательской деятельности. Выявлены существующие проблемы в области административной ответственности в рамках реализации предпринимательской деятельности. Указано на необходимость их решения.

Ключевые слова: административная ответственность; предпринимательская деятельность; административное правонарушение; федеральные органы.

Деятельность органов государства в части контрольно-надзорной деятельности и разрешительного порядка в отношении предпринимателей вызывает критику как со стороны предпринимательского, так и со стороны экспертного сообщества. Несмотря на попытки государства минимизировать давление на малый бизнес, оно все еще является сильным. В течение последних нескольких лет было внесено свыше 2 тыс. изменений и дополнений в КоАП. В сфере привлечения предпринимателей к административной ответственности произошли следующие изменения: часть полномочий федеральных органов власти была делегирована местным властям; была ужесточена ответственность за осуществление незаконной предпринимательской деятельности; был ужесточен порядок и формы ответственности, связанные с допущением повторных нарушений и т. д. [3]

С учетом обширной нормативно-правовой базы российским предпринимателям приходится буквально лавировать между федеральным и местным законодательством, предусматривающим установление административной ответственности за совершенные правонарушения [4].

Даже с учетом того, что многие административные правонарушения несут одинаковую общественную опасность, меры ответственности за них могут быть совершенно разными. Опрос, проведенный в 2018 г. среди малых компаний при поддержке центра «Эксперт», позволяет установить сразу несколько проблем по привлечению к административной ответственности предпринимателей. Первая и очевидная проблема — это разница в сроках и перспективах рассмотрения жалоб на решения органов власти, по которыми устанавливается факт нарушения и ответственность за административное правонарушение.

В исследовании приняли участие 150 российских компаний, учрежденных индивидуальными предпринимателями. В процессе своей деятельности 70% предпринимателей сталкивались с применением к ним административных санкций. При этом попытка обжалования была предпринята 2/3 тех предпринимателей, которых пытались привлечь к ответственности. В вышестоящие органы жалобу на решение подавали 38% опрошенных предпринимателей, в суд с иском об отмене или изменении решения обращались 28% предпринимателей. Остальные предпочли обжалование через должностного лица. И надо сказать, что результат обжалования позволил в 16% случаев отменить решение при помощи рассмотрения жалобы должностным лицом органа, который и принял решение о привлечении предпринимателя к административной ответ-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова.**

ственности. 24% оформленных жалоб для рассмотрения в вышестоящих органах также были удовлетворены [1].

Что касается обращений в суд, то положительный результат был получен при рассмотрении 62% исков от общего количества. Это указывает на главную проблему, связанную с качеством ведения административного производства в отношении предпринимателей. Кроме того, при рассмотрении иска в суде практически половина предпринимателей смогла добиться если не отмены принятого решения о применении административного наказания, то об изменении вида или размера наказания. А это опять же указывает на то, что вышестоящие органы и должностные лица контрольных органов власти изначально стремятся привлечь предпринимателя к наиболее строгой форме и размеру ответственности. С учетом огромной накопленной практики по рассмотрению дел об административных правонарушениях она могла бы использоваться для повышения уровня правовой грамотности среди предпринимателей.

Как показывает практика, большая часть сведения о результатах деятельности при рассмотрении дел об административных правонарушениях носит закрытый характер. Более того, российским законодательством предусматривается учет смягчающих обстоятельств, в которых было совершено преступление. В административном законодательстве в отношении предпринимателей все иначе — даже признание вины и принятие мер для предупреждения нарушения в будущем не могут гарантировать снижение наказания за совершенное правонарушение [2].

Таким образом, практика указывает на неэффективность административного обжалования решений в сравнении с судебным обжалованием. И даже административное наказание со стороны местных органов власти порою является не менее жестким, чем наказание со стороны контрольных органов, которые и уполномочены выявлять и привлекать предпринимателей за совершенные ими нарушения к административной ответственности. Административное законодательство не предусматривает деления ответственности за преступление, совершенное с той или иной степенью грубости. Это приводит к тому, что все предприниматели находятся под действием одинаково жесткого административного законодательства и вне зависимости от того, совершается ли ими правонарушение впервые или оно допускается в очередной раз.

В настоящее время гл. 14 КоАП РФ «Административные правонарушения в области предпринимательской деятельности и деятельности саморегулируемых организаций» содержит обширный перечень составов административных деликтов, содержащих штрафные санкции за совершенные противоправные деяния (административные правонарушения). Следует отметить, что, несмотря на то что КоАП РФ на формально-юридическом уровне не считает административное правонарушение общественно опасным деянием и не предусматривает градации административных правонарушений по степени общественной опасности, размеры штрафных санкций варьируют в зависимости от конкретных составов противоправного деяния, сформулированного в различных частях соответствующих статей.

Российской Федерации предпринимательская среда развивается, и все больше приспособляется к конъюнктуре рыночных отношений и формирующимся политико-правовым реалиям [5]. Последние воплощаются в принятии большого количества нормативных правовых актов, направленных, как на содействие развитию предпринимательства, так и на принятие мер административно-правового характера, субъектами которых выступают граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность. Однако еще сохраняются проблемы в данной сфере и требуют своего решения.

Литература

1. Винокуров, А. Ю. Административное преследование как функция прокуратуры Российской Федерации // Административное и муниципальное право. — 2015. — № 10. — С. 52—56.

2. Винокуров, А. Ю. Участие прокурора в административном преследовании должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции // Административное и муниципальное право. — 2013. — № 1. — С. 30—35.
3. Голованова, Н. А. Административная ответственность юридических лиц за коррупционные правонарушения / Н. А. Голованова, В. А. Селезнев // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2016. — № 3. — С. 44—50.
4. Костенников, М. В. Классификация административно-профилактических мер / М. В. Костенников, А. В. Куракин, Н. П. Мышляев // ВВ: Административное право и практика администрирования. — 2015. — № 2. — С. 72—88.
5. Куракин, А. В. Проблемы освобождения от административной ответственности за административные правонарушения в области предпринимательской деятельности / А. В. Куракин, Д. В. Карпухин // Российская юстиция. — 2019. — № 1. — С. 16—19.

© Фесенко Н. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблемы привлечения к уголовной ответственности в предпринимательской деятельности

Аннотация. В условиях повсеместного распространения и укрепления рыночной экономики, защита свободы предпринимательской деятельности стала важнейшим приоритетом любого развитого государства. От фактора свободы предпринимательства во многом зависит уровень экономического благосостояния страны, в целом, и качество жизни каждого отдельно взятого гражданина, в частности. В данной работе рассмотрен ряд проблем привлечения к уголовной ответственности в предпринимательской деятельности.

Ключевые слова: предпринимательская деятельность; уголовная ответственность; субъекты предпринимательства; государственные служащие; незаконная предпринимательская деятельности.

При осуществлении предпринимательской деятельности, субъекты предпринимательства не должны нарушать закон, ведь это вредит экономической обороту и может сурово караться государством, вплоть до привлечения к уголовной ответственности. Причем отметим, что добросовестно и законопослушно должны вести себя не только субъекты предпринимательской деятельности, но и должностные лица, которые могут воспрепятствовать осуществлению законной предпринимательской деятельности.

Существует ряд проблем в правовом регулировании предпринимательской деятельности. Одна из них — это незаконное осуществлении предпринимательской деятельности. Бизнес, а особенно крупный, зачастую связан с государством, что является крайне негативным, так как порождает распространение коррупции. Личная заинтересованность государственных служащих в конкретных бизнес проектах может привести к «откатам», демпингу и монополизации, что будет крайне негативно сказываться на рынке в целом [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sposoby-podgotovki-soversheniya-i-sokrytiya-nezakonnogo-uchastiya-v-predprinimatelskoy-deyatelnosti> (дата обращения: 13 мая 2022 г.)]. Именно для этого во многих странах, в том числе и в Российской Федерации, имеется ряд прямых запретов на участие должностных лиц в предпринимательской деятельности.

В первую очередь, такой запрет содержится в Федеральном законе от 27 июля 2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации», исходя из норм которого государственным служащим запрещается заниматься предпринимательской деятельностью. Помимо прочего, государственные служащие не могут вести бизнес и через представителей. Подобный запрет закреплен и в Федеральном законе от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В УК РФ имеется ст. 289, которая содержит запрет на занятие предпринимательской деятельностью государственным служащим, а также предусматривает ответственность за нарушение данного правила. Общественная опасность подобных правонарушений заключается в потенциально возможном вреде экономике государства, который может быть нанесен посредством действий недобросовестных государственных слу-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова.**

жащих. Занимая высокие государственные посты, люди должны заботиться не о личном возвышении и обогащении, а о выполнении своих социальных, политических, экономических и иных задач, которые пойдут на благо общества.

Стоит отметить, что привлечение к ответственности по данной норме является крайне редким, что свидетельствует либо о ее маленькой эффективности или некоторых «подводных камнях», которые возникают в процессе правоприменения. Это обуславливается несколькими факторами. Во-первых, данное преступление является преступлением небольшой тяжести, а потому, не представляет большого интереса для сотрудников правоохранительных органов. В данной связи на подобные правонарушения до нужного момента не обращается никакого внимания. Кроме того, существует другой фактор, который находится в тесном взаимодействии с первым. Речь уже идет о непосредственной коррупции, ведь государственные служащие, которые все-таки осуществляют предпринимательскую деятельность, могут «делиться» добытыми благами с лицами, которые должны привлекать последних к ответственности. Таким образом, этими факторами обуславливаются проблемы привлечения к уголовной ответственности при незаконном участии в предпринимательской деятельности.

Следующая проблема также связана с незаконной деятельностью государственных служащих, а именно, с привлечением к уголовной ответственности за воспрепятствование законной предпринимательской деятельности. Как было указано ранее, государство должно большое внимание уделять защите интересов предпринимателей от произвола «власть имущих» [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-privlecheniya-k-ugolovnoy-otvetstvennosti-za-vosprepyatstvovanie-zakonnoy-predprinimatelskoy-deyatelnosti>] (дата обращения: 13 мая 2022 г.).

Это может выражаться в таких формах как: принудительно «устраивать» на работу в организацию необходимых виновному лиц; принуждать к соучредительству; незаконно проводить проверки или изымать документы; навязывать условия договора и иные действия должностных лиц, которые являются в корне противоправными и наносят существенный вред субъекту предпринимательской деятельности [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vosprepyatstvovanie-zakonnoy-predprinimatelskoy-ili-inoy-deyatelnosti-ugolovno-pravovoy-analiz>] (дата обращения: 13 мая 2022 г.).

Разумеется, в случае таких злоупотреблений со стороны представителей власти, предприниматель имеет право обратиться в правоохранительные органы со ссылкой на ст. 169 УК РФ, а в дальнейшем защищать свои права и законные интересы в суде [1].

На наш взгляд, борьба с теневой экономикой, а также построение сильной экономической базы страны возможно лишь при наличии крупного пласта предпринимателей, которые будут осуществлять свою деятельность законно, и в тоже время будут защищены от произвола некоторых недобросовестных представителей власти.

В процессе применения данного состава возникает ряд проблем, каждая из которых сводится к тому, что лицо, осуществляющее расследование этого должностного преступления, должно иметь обширные познания в сфере гражданского законодательства. Применение данной статьи на практике часто оказывается затруднено тем, что фактически очень трудно доказать вмешательство должностного лица в осуществление предпринимательской деятельности, а также в воспрепятствовании законной предпринимательской деятельности. Коррупционная составляющая, опять-таки, выходит на первый план.

Следующая проблема — это привлечение к уголовной ответственности непосредственно субъектов предпринимательской деятельности, а именно, в случае их занятия незаконной предпринимательской деятельностью. Уголовную ответственность за незаконное предпринимательство в свою очередь устанавливает ст. 171 УК РФ. Процесс привлечения к ответственности по данной статье имеет ряд недостатков.

Во-первых, согласно п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 18 ноября 2004 г. № 23 «О судебной практике по делам о незаконном предпринимательстве» при решении вопроса о наличии в действиях лица признаков состава преступления, предусмотренного ст. 171 УК РФ, необходимо в первую очередь следует выяснить, содержатся ли в них признаки предпринимательской деятельности (п. 1 ст. 2 ГК РФ).

Определенные проблемы возникают и при квалификации преступления, предусмотренного ст. 171 УК РФ. Речь идет об объективных признаках, в том числе, в определении родового и видового объекта преступления, которые принято устанавливать, опираясь на названия разделов и глав Особенной части УК РФ. Проблема привлечения к уголовной ответственности при занятии незаконной предпринимательской деятельностью является в установлении самого факта занятий предпринимательской деятельности, а также выявлении конкретного ущерба, который был нанесен потребителям товаров и услуг данного предпринимателя. Процесс осложняется тем, что норма ст. 171 УК РФ является бланкетной и требует дополнительного толкования при использовании иных нормативных правовых актов.

Таким образом, на данный момент существует ряд проблем привлечения к уголовной ответственности в предпринимательской деятельности. Представляется необходимым, дальнейшее развитие законодательства в сфере ответственности за правонарушения в сфере предпринимательства, однако без лишней криминализации. Помимо того, большое значение необходимо уделять разрешению коррупционной составляющей и предотвращению незаконных действий со стороны государственных деятелей.

Литература

1. Разуваев, Д. П. О практике привлечения к уголовной ответственности по статье 169 УК РФ // Прокурор. — 2016. — № 3. — С. 91—94.

© Филин А. Г.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
dongranitto654@gmail.com

Правовое обеспечение деятельности малого и среднего предпринимательства в транспортной сфере

Аннотация. В данной статье представлен анализ нормативных правовых актов, регулирующих правовое обеспечение деятельности малого и среднего предпринимательства на транспорте в России. Выявляются проблемы данного регулирования. Делаются выводы о необходимости дальнейшего совершенствования законодательства в области правового обеспечения деятельности субъектов малого и среднего предпринимательства в транспортной сфере.

Ключевые слова: транспорт; малое предпринимательство; среднее предпринимательство; развитие предпринимательства; субъекты предпринимательства; инновации.

Сегодня на первый план выходит необходимость обеспечения эффективной системы регулирования коммерческой деятельности со стороны государства, поскольку система рыночной экономики основана на предпринимательском характере управления при сохранении регулирующей функции государства. Так как транспорт является логистическими артериями нашей страны, что весьма актуально при таких территориях.

В нашей стране на данном этапе развития бизнеса необходима детальная проработка различных мер, направленных на эффективное регулирование предпринимательской деятельности и их воплощение в практической деятельности государства.

Правовые отношения в сфере предпринимательской деятельности возникают и поддерживаются как между самими бизнес-структурами, так и между предпринимателями и уполномоченными государственными органами. В первом случае эти правоотношения носят частный характер, а во втором — публичный. В результате правовое регулирование обычно осуществляется комплексным законодательством. Важно применять адекватные и эффективные механизмы правового воздействия на бизнес, включая умелое сочетание частноправовых и публично-правовых методов в регулировании предпринимательской деятельности.

Одним из направлений государственной политики в области поддержки бизнес-сферы России является развитие транспортной инфраструктуры. В транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года подчеркивалось: «Состояние и развитие транспорта имеют первостепенное значение для Российской Федерации. Наряду с другими отраслями инфраструктуры, транспорт составляет основные условия жизни общества, важный Инструмент для достижения социальных, экономических и внешнеполитических целей. Транспорт — это не только сектор, который перемещает товары и людей, но, прежде всего, межотраслевая система, которая меняет условия жизни и управления». В то же время транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года включает «Улучшение нормативной поддержки развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание регулирующего органа».

Лицензия на отдельные виды деятельности выдается во избежание нанесения ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан, окружающей среде, объектам, объектам культурного наследия (памятников истории и культуры) наро-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова.**

дов Российской Федерации, обороны и государственной безопасности, возможность которых связана с осуществлением отдельных видов деятельности гражданами юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. В связи с этим лицензированию в сфере транспорта подлежат только те виды деятельности, которые представляют потенциальный риск причинить вред. Статьей 12 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» определен перечень видов лицензируемой деятельности, такие как:

- транспортная деятельность по перевозкам (фрагт, пассажиры);
- погрузочно-разгрузочные работы (в морских портах, аэропортах и на вокзалах);
- внутреннее судоходство, а также другие виды транспорта.

Следовательно, деятельность, связанная с перевозкой, погрузкой и разгрузкой опасных грузов на всех видах транспорта, а также деятельность, связанная с перевозкой пассажиров, подлежит лицензированию за некоторыми исключениями.

В список лицензируемых видов деятельности не включены услуги по перевозке такси. При этом Федеральным законом от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» установлен допустимый порядок реализации данного вида транспорта. Пункт 1 ст. 9 указанного нормативного закона предусматривает, что «деятельность по перевозке пассажиров и багажа на пассажирском такси осуществляется на территории объекта Российской Федерации при условии получения юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем разрешения на осуществление пассажирского такси».

Считаем, что установленный разрешительный порядок осуществления деятельности по перевозке пассажирских такси является по сути именно лицензированием, поскольку в соответствии со ст. 3 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» лицензией признается «специальное разрешение на право осуществления определенного вида деятельности юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем». Учитывая, что в соответствии с п. 3 ст. 12 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», в котором указано, что «введение лицензии на другие виды деятельности возможно только путем внесения изменений в перечень видов деятельности, лицензии на которые требуются настоящим Федеральным законом» и в целях рационализации лицензирования деятельности в сфере транспорта, осуществление которой разрешено, считаем необходимым включить в лицензионный перечень деятельность по перевозке пассажиров и багажа.

Федеральным законом от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» в отношении отдельных видов коммерческой деятельности на транспорте обоснована обязанность по хозяйственным предприятиям сообщить уполномоченному государственному органу о начале данного вида деятельности. Постановлением Правительства РФ от 16 июля 2009 г. № 584 «Об уведомительном порядке начала осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности» установлен перечень работ и услуг по отдельным видам предпринимательской деятельности, о начале которых юридическое лицо или индивидуальный предприниматель информирует государство.

Одним из направлений государственной политики России в области развития малого и среднего бизнеса является государственная поддержка инноваций. Уровень инновационной активности во многом определяет уровень национальной экономики. В условиях глобальной экономической конкуренции приоритет отдается странам, которые предлагают благоприятные условия для такой деятельности, и поэтому на государственном уровне провозглашается политика перехода к инновационной экономической форме. Например, Регламент № 1291/2013 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Устанавливающий «Горизонт 2020» — Рамочную программу по

научным исследованиям и инновациям (2014—2020) и отменяющий Решение 1982/2006/ЕС» предусматривает в качестве приоритетного направления финансирования интеллектуальный, экологически чистый и интегрированный транспорт.

В то же время в Российской Федерации отсутствует государственная система поддержки инновационной транспортной деятельности, как и единая законодательная база по обеспечению малого и среднего предпринимательства на транспорте. В целом законодательство Российской Федерации устанавливает правовые основы государственного регулирования во всех сферах деятельности. Однако нет нормативного акта об инновационной поддержке малого и среднего бизнеса на транспорте.

Считаем необходимым закрепить в законодательстве РФ, механизма государственной поддержки инновационной деятельности малого и среднего бизнеса в сфере транспорта. В области транспортных инноваций существуют отдельные правовые стандарты и даже правила, но они не включены в систему и поэтому не могут иметь существенного влияния на процессы, происходящие в обществе. Под инновационными сферами бизнеса на транспорте можно подразумевать, например, развитие лизинга или аренды электрокаров.

© Филин А. Г.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
dongranitto654@gmail.com

Правовое положение субъектов малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации

Аннотация. В статье проанализированы современные организационно-правовые формы предпринимательства. Рассматривается правовое положение субъектов малого и среднего бизнеса в России. Выявлены существующие проблемы правового положения субъектов малого и среднего бизнеса и предложены пути их.

Ключевые слова: правовое положение; субъекты малого и среднего бизнеса; предпринимательство; законодательное регулирование.

В современной экономике большинства стран важнейшей частью является предпринимательство. И Россия в данной тенденции не исключение. Развитие малого бизнеса есть важнейший рычаг формирования «среднего класса», а соответственно, положительного воздействия на социально-экономическую ситуацию в государстве и регионах. Увеличение потребительского спроса, создание дополнительных рабочих мест, препятствие монополии, все эти обстоятельства способствуют выходу экономического рынка России на более качественный уровень. Поскольку эффективность хозяйственной деятельности малого и среднего бизнеса прямо связана с результатами труда каждого работника, для этих предприятий характерна высокая трудовая мотивация всех работающих.

Малый и средний бизнес увеличивает спрос на рабочую силу и способствует уменьшению масштабов безработицы в стране. Все это создает у государства заинтересованность в развитии малого и среднего бизнеса и оказании ему поддержки.

Также, субъекты вправе выступать в отношениях от своего имени и нести за свои действия ответственность. К субъектам предпринимательства принято относить лиц, непосредственно осуществляющих предпринимательскую деятельность, а также государство, субъекты РФ, муниципальные образования, саморегулируемые организации.

Микро и малые предприятия осуществляют свою деятельность в сферах торговли и предоставления услуг населению. Средние предприятия охватывают сферу обрабатывающей промышленности, сельского хозяйства, а также строительства.

В 2007 г. был принят Федеральный закон «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации», который регламентировал понятие субъектов малого и среднего бизнеса — это «хозяйствующие субъекты, отнесенные в соответствии с условиями, установленными настоящим Федеральным законом, к малым предприятиям, в том числе к микропредприятиям, и средним предприятиям». Это позволило защищать деятельность субъектов малого и среднего бизнеса нормами Федерального закона «О защите конкуренции».

В Российской Федерации актуальна проблема нестабильности нормативно-правовой базы (частое внесение изменений в законодательство), административных барьеров, несогласованности действий федеральных и региональных властей... Актуальна проблема недостаточности объемов финансирования программ различного уровня, бюрократизм и взяточничество чиновников [2, стр. 198].

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова.**

В результате проведенного анализа нормативно-правовых актов, регулирующих правовое положение субъектов малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации можно отметить, что нормативно-правовое регулирование субъектов малого и среднего предпринимательства представляет собой систему нормативно-правовых актов федерального, регионального и муниципального уровней, которые регламентируют деятельность данных субъектов. Некоторые из подзаконных нормативных актов, целевых программ и Федеральный закон от 24 июля 2007 г. № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» направлены на поддержку малого и среднего предпринимательства. Ряд положительных правовых решений для малого предпринимательства принято в последние годы: это принятое право налоговых и надзорных «каникул», введение Реестра субъектов малого и среднего предпринимательства, активное внедрение на официальных сайтах ФНС России, ПФР и ФСС, Едином портале государственных услуг различных онлайн-сервисов, которые предназначены для упрощения многих разрешительных и регистрационных процедур, расчета и уплаты обязательных налогов и сборов.

В результате проведенного анализа судебной практики можно выявить следующие проблемы.

Первая проблема: суды первой инстанции не проверяют, является ли индивидуальный предприниматель субъектом малого и среднего предпринимательства, выносят неправомерные судебные решения о правомерности к указанным субъектам применения административных штрафов, это является нарушением ст. 4.1.1 КоАП РФ, согласно которой субъектами малого и среднего предпринимательства, административное наказание в виде штрафа может быть заменено им на предупреждение.

Данную проблему можно избежать при надлежащем выполнении судом первой инстанции качественной подготовки дела к судебному разбирательству на этой стадии арбитражного судопроизводства.

Вторая проблема: при отказе в реализации преимущественного права на приобретение спорного арендуемого имущества, находящегося в муниципальной собственности, субъектам малого и среднего предпринимательства уполномоченные органы нарушают Федеральный закон от 22 июля 2008 г. № 159-ФЗ «Об особенностях отчуждения недвижимого имущества, находящегося в государственной собственности субъектов», который регулирует оказание государственной поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства при приватизации арендуемых ими объектов недвижимости.

Для решения данной проблемы уполномоченному органу необходимо качественное изучать документацию предпринимателя, проводить проверку предпринимателя в реестре субъектов малого и среднего предпринимательства, а субъектам малого и среднего предпринимательства самостоятельно предоставлять доказательства преимущественного права уполномоченным органам [1, стр. 93].

Третья проблема: органы исполнительной власти, оформляя протокол заседания комиссии по проведению отбора субъектов малого и среднего предпринимательства на право заключения договора о предоставлении бюджетных средств, неправомерно отказывают в предоставлении субсидии субъектам малого и среднего предпринимательства.

Для решения данной проблемы необходимо в муниципальных подпрограммах развития малого и среднего предпринимательства в муниципальном образовании, а также в порядках предоставления финансовой поддержки малого и среднего предпринимательства четко регламентировать критерии отбора указанных субъектов, зарегистрированных и осуществляющих деятельность на территории муниципального образования и не имеющих задолженности по налоговым и иным обязательным платежам в бюджеты всех уровней и государственные внебюджетные фонды, в соответствии с

Федеральным законом «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации», а также определять виды экономической деятельности указанных субъектов, являющиеся приоритетными для муниципального образования.

Четвертая проблема: некоторые субъекты малого и среднего предпринимательства ошибочно полагают, что если они ранее соответствовали критериям для признания их субъектом малого и среднего предпринимательства, установленным Федеральным законом «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации», то при изменении одного из критериев они будут продолжать числиться в реестре субъектов малого и среднего предпринимательства.

Для решения данной проблемы руководителям субъектов малого и среднего предпринимательства необходимо изучать и знать Закон, четко отслеживать изменение критериев соответствия предприятия к субъектам малого и среднего предпринимательства, а также понимать, что если доход, полученный от осуществления предпринимательской деятельности за предшествующий календарный год, превысил установленные действующим законодательством предельные значения, то организация будет исключена из реестра субъектов малого и среднего предпринимательства.

На сегодняшний день малый бизнес испытывает кризис. Помочь малому предпринимательству остаться на плаву сможет только продуманная государственная политика.

В правовом положении субъектов малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации выявляется достаточно проблем, необходима своевременная разработка и внедрение государственной политики, изменение нормативно-правовой базы.

Литература

1. Кокин, А. Н. Формирование системы инфраструктурного предпринимательства: цели развития, ключевые бизнес-функции и параметры устойчивости : учебник. — Москва : ИЦ РИОР, НИЦ ИНФРА-М, 2020.
2. Лапуста, М. Г. Предпринимательство : учебник. — Москва : НИЦ ИНФРА-М, 2018.

© Фролов Г. А.¹

студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
gaf-dn4@mail.ru

Правовая основа и цифровизация международных железнодорожных перевозок

Аннотация. В статье раскрывается правовая основа международных перевозок и проблемы организации международных перевозок железнодорожным транспортом. Необходимость внедрения цифровизации в развитие организации международных железнодорожных перевозок становится неотъемлемой частью настоящего времени и требует совершенства нормативной базы в данном вопросе. Изучение международного опыта и использование практики зарубежных стран должно способствовать масштабному внедрению цифровых технологий и построению транспортно-логистического сектора организации международных железнодорожных перевозок, в соответствии с вызовами современного времени.

Ключевые слова: цифровизация, организация сотрудничества железных дорог, накладная СМГС, безопасность, инновация.

Правовой основой для осуществления международных перевозок являются межгосударственные договоры, а также соглашения о торговле и судоходстве — правовые акты для создания, изменения и прекращения правовых отношений между двумя или более государствами, целью которых является перевозка груза или пассажиров. При осуществлении международных перевозок возникает комплекс проблем, требующих правового регулирования [1, стр. 12]. Особенностью осуществления международных перевозок по сравнению с внутренними перевозками является то, что источниками правового регулирования такой перевозки является как национальное законодательство, так и международное. При организации международных перевозок, верховенство права остается за международным законодательством [Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»].

Основными международными источниками правового регулирования перевозок являются международные договоры, которые могут быть публично-правовыми или частично правовыми (в сфере транспорта их обычно называют конвенциями). Договор международной перевозки представляет собой особый вид внешнеэкономических сделок. Специфика этого договора обусловлена особенностями транспорта как естественной монополии государства. Договор международной перевозки включает в себя публично-правовой (определение статуса транспортной среды) и частноправовой (непосредственная организация самой перевозки) аспекты.

Публично-правовой аспект в отрасли международных перевозок определяется международными актами и актами национального законодательства. В организации правовой регламентации международных перевозок большую роль играют международные транспортные организации.

Так, примером данной организацией может служить организация ОСЖД (организация сотрудничества железных дорог). Данная организация была создана на совещании министров 28 июня 1956 г. в г. София (Болгария) министрами, ведающими железнодо-

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

рожным транспортом. Основой существования и работы ОСЖД является Положение об ОСЖД, которое имеет характер международного договора [<https://osjd.org>].

Примером международного акта об организации перевозок между странами может служить накладная СМГС, данный документ имеет международный статус, который регулирует все операции с грузом при транспортировке его железной дорогой. Другими словами, накладная СМГС — это договор, который имеет публично-правой аспект. Договор был создан как единый регламент в вопросах регулирования взаимоотношений между железными дорогами государств, которые подписали соглашение. В нем указаны взаимные обязанности и права сторон, пути урегулирования претензий, меры при невыполнении норм.

Несмотря на большой интервал времени с момента внедрения в жизнь данного документа (с 1 ноября 1951 г., постоянно уточняется и дополняется), вопросы, связанные с задержкой вагонов на пограничных переходах еще не искоренены, а в некоторых случаях задержка вагонов имеет масштабное замедление продвижения грузов, что, безусловно, способствует финансовым издержкам обеих сторон.

Так, 1—2 апреля 2021 г. состоялось совещание руководителей хозяйств перевозок железных дорог государств — участников Содружества.

В работе совещания приняли участие представители железнодорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Киргизской Республики, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан, Украины, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. По итогам проведения совещания были приняты мероприятия по минимизации задержек грузовых поездов на МГСП (межгосударственный стыковой пункт). Вышеуказанное свидетельствует о том, что необходимо в самое ближайшее время проводить мероприятия по внедрению цифровизации в организацию международных перевозок железнодорожным транспортом. Что в свою очередь, позволит обеспечить своевременный прием и вывоз вагонов с МГСП, а также позволит рационально использовать парк локомотивов при обслуживании поездов на сопредельных территориях. Перевозчик при осуществлении международных перевозок сталкивается с различными проблемами, возникающими при организации международных перевозок, к ним можно отнести: таможенные проволочки, бумажные «хлопоты», риск утери или порчи товара.

Уровень цифровизации международных перевозок железнодорожным транспортом находится на «неплохом» уровне, однако отстает от азиатского и западного уровня. Причины чаще всего экономические — заказчики пока считают избыточными большинство сервисов, которые несут системы управления парком транспортных средств и телеметрии объектов, и не готовы в них инвестировать.

Тормозит цифровизацию и несовершенство нормативной базы, а также отсутствие стандартов, позволяющих интегрировать между собой решения разных производителей. Тем временем, вопрос модернизации транспортной сферы занимает серьезные позиции во многих зарубежных стратегиях развития цифровой экономики. Так, например, в Сингапуре, создан проект «Умная мобильность», в котором четко обозначены варианты решения, стоящей на повестке дня задачи цифровизации транспорта. В частности, в документе прописана необходимость аналитики по трем базовым направлениям, которые касаются операционного планирования, оптимизации ресурсов, а также доступности соответствующей информации в режиме реального времени.

В Соединенных Штатах Америки принят стратегический план развития транспортной отрасли на период 2018—2022 гг.

Во главу угла здесь поставлены четыре составляющие [2].

Безопасность — предполагает повышение эффективности государственно-частного партнерства; учитывать человеческое поведение, которое увеличивает риски безопас-

ности; лучший анализ данных для управления решениями; обеспечить автоматизацию для достижения значительных преимуществ в области безопасности.

Инфраструктура — включает обеспечение мобильности и доступности, а также содействие экономическому росту, производительности и конкурентоспособности американских рабочих и предпринимателей. Для реализации этих постулатов планируется оказание технической помощи и проведение соответствующих исследований, которые помогут ускорить реализацию специализированных проектов, снизить затраты на жизненный цикл поставки и оптимизировать работу существующих объектов. Для повышения эффективности этих процессов используются инновационные формы финансирования и реализации проектов, а также продвижение государственно-частного партнерства.

Инновации — в этой области стратегический план развития транспорта США направлен на стимулирование разработки и внедрения инновационных практик и технологий, повышающих безопасность и эффективность транспортной системы. Исследования, направленные на ускорение внедрения новейших транспортных технологий, являются ключевым направлением инвестиций.

Управляемость — повышение эффективности регулирования. В данном случае это означает упрощение правил и повышение продуктивности организационной деятельности Министерства транспорта США. Поэтому можно сказать, что за рубежом на уровне стратегических планов достаточное внимание уделяется развитию транспортного сектора в контексте цифровой трансформации экономики.

Поэтому необходимо внимательно изучить международный опыт и использовать лучшие практики в организации международных железнодорожных перевозок. Масштабное внедрение цифровых технологий в транспортно-логистическом секторе является одним из ключевых факторов сохранения и повышения конкурентоспособности поставщиков транспортных услуг на современном этапе развития мировой экономики.

Проведенное исследование позволяет сделать следующий значимый вывод:

Реализация стратегического направления в части развития цифровизации международных железнодорожных перевозок позволит решить задачи по переходу к интенсивной, инновационной и социально ориентированной модели развития железнодорожной отрасли на основе цифровых технологий и платформенных решений, повышению прозрачности и информационного взаимодействия органов государственной власти, бизнеса, формированию и сквозному применению на всех этапах транспортного процесса информационных ресурсов (данных) в цифровой форме.

Целью цифровизации международных железнодорожных перевозок должно стать повышение качества транспортно-логистических услуг (повышение доступности и скорости, снижение стоимости), развитие бесшовных международных перевозок, в т.ч. внутрироссийских, их безопасность и надежность (устойчивость к особо внешним условиям).

Литература

1. Гречуха, В. Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2015.
2. Димитров, И. Цифровизация экономики: в чем же все-таки суть вопроса? / И. Димитров // Транспорт Российской Федерации. — 2017.— № 6 (73).

© Чаркина М. В.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблемы страхования пассажиров и багажа по договору перевозки легковым такси

Аннотация. В данной статье рассмотрению подлежат права и обязанности участников правоотношений, возникших при оказании страховых услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Актуальность данной статьи обусловлена недобросовестным страхованием гражданской ответственности при осуществлении пассажирских перевозок по договору перевозки легковым такси. Недобросовестное страхование влечет за собой отсутствие страховой выплаты пассажирам в случае дорожно-транспортного происшествия. Автостраховщики высказали предложение о необходимости корректировки тарифов ОСАГО для такси с учетом столь высокой убыточности и частоты страховых событий. Справедливые подходы к ценообразованию и прозрачность истории страхователей в этой категории, а также усиления контроля за эксплуатации такси, соблюдение правил перевозок пассажиров — комплексная задача, в которой многое зависит от регулятора, государственных органов, а также способности достигать договоренностей самими заинтересованными участниками рынка.

Ключевые слова: договор страхования; ОСАГО; пассажир; потребитель; перевозчик; исполнитель; легковое такси; правила перевозки.

По данным ГИБДД, опубликованным на официальном сайте, водители, осуществляющие перевозку пассажиров и багажа, легковым такси попадают в дорожно-транспортные происшествия (далее — ДТП) чаще обычных автомобилистов, при этом не оформляют полис ОСАГО в установленном порядке. Многие компании-такси, получив разрешение на таксомоторную деятельность должны приобрести полис ОСАГО для такси. По факту же они приобретают обычный полис ОСАГО [<https://xn--90adear.xn--p1ai/>].

Только треть автомобилей российского таксопарка застрахована по всем правилам и сможет законно возместить ущерб при ДТП. Таксопарки, которые добросовестно оформляют ОСАГО для своих машин по повышенному тарифу, могут остаться без страхового покрытия из-за серьезных финансовых потерь страховых компаний в 2021 г.

Согласно данным МВД аварийность в сфере перевозок легковым такси, на первый взгляд, не выглядит катастрофической: 3574 аварии, или 2,8% от общего количества ДТП в России. Но если посчитать долю аварий с участием такси от общего таксопарка, то получится другая картина. Этот показатель вдвое превысит долю ДТП у «гражданских машин»: 0,7% против 0,3%. Более того, частота наступления страховых событий в такси превышает среднюю по рынку в 7,2 раза, а уровень выплат в 2,2 раза выше среднерыночного [<https://www.rbc.ru/finances/17/08/2018/5b7456119a79470f93a45c6f>].

Представители отрасли признают, что в сегменте обязательного страхования легкового такси существуют системные проблемы, связанные с высокой аварийностью, и убеждены, что административного способа решения этих проблем не существует.

В Российском союзе автостраховщиков (далее — РСА) пояснили, что аварийность по таксопаркам может отличаться в разы. Там, где система допуска и контроля водителей работает эффективно, частота ДТП находится практически на уровне среднегородской. Там же, где эта система не выстроена, аварийность может легко составлять 100%.

¹ Научный руководитель: доктор педагогических наук, профессор **Е. В. Протас**.

Из-за высокой аварийности в сфере перевозок такси страховщики несут серьезные потери. При этом в РСА считают, что нельзя допускать резкого повышения стоимости полиса, поскольку в этом случае многие таксисты вообще перестанут оформлять ОСАГО.

Если поднять тарифы для такси на действительно необходимый уровень, это может оказаться неподъемным для аварийных таксопарков и с большой вероятностью приведет к тому, что они перестанут оформлять полисы ОСАГО вообще. В этом случае их пассажиры и другие участники дорожного движения пострадают еще сильнее, потому что получить компенсацию от таксопарка непросто и далеко не всегда реалистично. Если же оставить тарифы на уровне, не компенсирующем убыточность страховщику, страховые компании будут экономически не заинтересованы в таком страховании.

Даже сейчас ситуация с наличием правильно оформленного полиса ОСАГО тревожная. Согласно данным публичной автоматизированной информационной системы (ПАИС) «Такси», объединяющей реестры выданных разрешений всех регионов РФ, по состоянию на 30 марта 2021 г. в России 470 404 действующих разрешения на перевозку пассажиров и багажа легковыми такси. В свою очередь, по данным из ответа на депутатский запрос А. С. Старовойтова, специальное страхование ОСАГО такси имеется у 150 тыс. легковых такси.

Согласно отчету федерального мониторинга проекта «Народный контроль», по регионам РФ (за исключением Москвы и Московской области) количество нелегальных автомобилей такси, не имеющих специальных страховок вообще, составляет от 40 до 90% всего таксопарка конкретного региона [<https://mintrans.gov.ru/>].

В большинстве случаев выплата компенсации за причиненный здоровью вред зависит именно от правильно оформленного ОСАГО. Только в последние пару лет появилась страховка жизни пассажира, которая позволит пострадавшему или его семье получить до 2 млн. рублей. Но и она действует далеко не всегда [2].

Активист и общественный деятель Е. Гращенкова разъясняет, что есть несколько видов инцидентов, для которых ОСАГО играет разную роль. Первый — это ДТП с пассажиром на борту. Еще несколько лет назад человек, ехавший в такси, полностью зависел от наличия ОСАГО, но в 2017 г. агрегаторов заставили страховать жизнь и здоровье людей. То есть если пассажир такси вызвал машину через приложение, то в самом худшем случае ему или его родственникам заплатят выплату и по ОСАГО, и по добровольной страховке. В сумме это получается около 2,5 млн руб.

Она отмечает, что если пассажир взял машину с улицы или проголосовал, то он теряет это возмещение и может надеяться только на ОСАГО. Если происходит ДТП, а у водителя нет полиса или он оформлен неправильно, то в выплате, скорее всего, откажут, так как страховщик был введен в заблуждение при оформлении документов.

Следующий вид инцидентов — выезд таксистов на пешеходный переход или остановку. Люди, которые пострадали в подобных ДТП, тоже полностью зависят от ОСАГО. Если автомобиль используется как такси, но не застрахован как такси — в страховой выплате будет отказано. И аналогичная ситуация, если машина такси сталкивается с другой автомашиной: возмещения не будет, если ОСАГО на такси оформлено ненадлежащим образом [<https://www.rbc.ru/finances/17/08/2018/5b7456119a79470f93a45c6f>].

В РСА предлагают свой вариант решения: чтобы рост тарифов не оказался для убыточных таксопарков слишком резким, в качестве временного решения необходимо создать перестраховочный пул.

Все таксопарки страны в год имеют несколько сотен миллионов рублей убытков. Чтобы все эти убытки не ложились на одного страховщика, страховые компании договариваются делить эти убытки на всех участников пула. В результате на конкретную страховую компанию, застраховавшую таксопарк, ложатся не все убытки, а только их

часть, пропорциональную его доле в перестраховочном пуле. Такой механизм позволит временно сдержать рост тарифов для таксопарков.

Участники страхового рынка поддерживают данную инициативу. Заместитель генерального директора «РЕСО-Гарантия» И. Иванов отмечает, что она снимет напряжение, которое возникло из-за роста убыточности договоров с такси, и поможет страховым компаниям компенсировать финансовые потери от работы с этой частью автопарка, усугубившиеся в этом году [<https://www.rbc.ru/finances/17/08/2018/5b7456119a79470f93a45c6f>].

Такси остаются одним из самых проблемных сегментов страхователей на рынке ОСАГО. Страховщики регистрируют разнообразные нарушения, в том числе эксплуатацию такси в отсутствие договора обязательного страхования ответственности, использование фальшивых полисов, не защищенных выплатами, попытки заключить договоры ОСАГО с заведомо заниженной страховой премией, введение страховщика в заблуждение относительно целей и условий использования транспортного средства при оформлении электронного договора ОСАГО. Найдя несоответствие в предоставленных страхователем данных для заключения договора с имеющимся в базе страховщиков, информационные системы могут блокировать завершение оформления такого договора, что вызывает недовольство страхователей.

Не всегда довольны сотрудничеством с таксистами и таксопарками и автостраховщики, подсчитывая убытки по заключенным договорам.

Как сообщил «Интерфаксу» исполнительный директор РСА Е. Уфимцев, каких-либо проблем с заключением договоров ОСАГО именно с таксопарками РСА не фиксирует. Он пояснил, что процедура заключения договора страхования в электронном виде на сайте страховой компании с юридическим лицом сильно отличается от процедуры заключения договора с физическим лицом. Если идентификация физического лица происходит через портал Госуслуг, то единой системы идентификации юридических лиц просто не существует. Это вызывает сложности при оформлении электронного договора с юридическим лицом.

Комментируя сложившуюся ситуацию «Интерфаксу», заместитель генерального директора «Ингосстраха» И. Соломатин сообщил о том, что автостраховщики ведут активные переговоры с представителями крупных агрегаторов такси по обеспечению мер для снижения аварийности на автотранспорте и усиления контроля в сфере безопасности дорожного движения. Внедрение этих мер обеспечит снижение уровня аварийности при эксплуатации такси, позволит страховщикам ОСАГО предоставлять адекватные условия страхования [<https://www.rbc.ru/finances/17/08/2018/5b7456119a79470f93a45c6f>].

В числе обсуждаемых мер — контроль за состоянием эксплуатируемых автомобилей, уровнем квалификации водителей и манерой их вождения, состоянием их здоровья, соблюдением ими правил дорожного движения, условий режима труда и отдыха [1].

Как сообщалось ранее со ссылкой на данные ГИБДД, статистика аварийности в группе такси в 2020 г. в целом в Российской Федерации соответствует уровню 2019 года. Однако число аварий со смертельным исходом выросло на 20%. И это с учетом снижения интенсивности плотности дорожного движения в разные периоды из-за ограничений, связанных с COVID-19. Общая статистика страховщиков каско и ОСАГО за тот же период демонстрирует иной тренд — снижение частоты страховых событий на дорогах [<https://xn--90adear.xn--p1ai/>].

Автостраховщики высказали предложение о необходимости корректировки тарифов ОСАГО для такси с учетом столь высокой убыточности и частоты страховых событий. Справедливые подходы к ценообразованию и прозрачность истории страхователей в этой категории, а также усиление контроля за эксплуатацией такси, соблюдение

правил перевозок пассажиров — комплексная задача, в которой многое зависит от регулятора, госорганов, а также способности достигать договоренностей самими заинтересованными участниками рынка [3].

Литература

1. Берфельд, М. А. Выбор критериев принятия решений об использовании транспортных средств в городской агломерации / М. А. Берфельд, В. Н. Катаргин // Наука сегодня: проблемы и перспективы развития. — Вологда, 2019.
2. Протас, Е. В. Гражданское право : учебное пособие. — Москва : Юридический институт РУТ (МИИТ), 2020.
3. Трегубов, В. Н. Интеллектуальные системы поддержки совместного использования автомобилей в городе// Организация и безопасность дорожного движения. — Тюмень, 2017.

© Чекмарева С. В.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Особенности договора воздушной перевозки грузов

Аннотация. В статье исследуются особенности договора воздушной перевозки грузов в РФ. Анализируются положения основных нормативных правовых актов, регулирующих отношения по осуществлению воздушных перевозок грузов. Дается правовая характеристика договору воздушной перевозки грузов. Исследуются существенные условия указанного договора. Отмечаются его особые положения, регулирующие права и обязанности сторон. Выделены отдельные проблемные аспекты законодательного регулирования воздушных перевозок грузов, а также внесены предложения по их совершенствованию.

Ключевые слова: договор перевозки грузов; договор воздушной перевозки грузов; бронирование; грузовая накладная; грузоотправитель; перевозчик; грузополучатель.

Грузоперевозки на сегодняшний день являются одним из самых влиятельных сфер экономики каждого государства. Законодательство нашей страны уделяет грузоперевозкам предельное внимание. Это проявляется в принятии большого количества нормативно-правовых актов в данной сфере. К их числу относятся:

- Международный договор — Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (далее — ДОПОГ) 1957 г.;
- Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ), а именно гл. 40 и 41. Они регулируют отношения, которые возникают при грузоперевозках, контроле состояния и качества грузов;
- Воздушный кодекс Российской Федерации (далее — ВК РФ), осуществляющий регулирование отношений, которые возникают при перевозке грузов с использованием воздушного транспорта и пространства;
- Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (далее — КВВТ РФ);
- Кодекс торгового мореплавания РФ (далее — КТМ РФ);
- Устав железнодорожного транспорта РФ и др.

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Воздушные перевозки являются довольно новыми, по сравнению с другими видами транспорта, видами перевозок. Но несмотря на это, они набирают популярность как в России, так и в зарубежных странах. Согласно данным Росстата с 2008 г. грузоперевозки увеличились на 0,3 млн т [URL: rosstat.gov.ru].

Таблица 1

Перевозки грузов по видам транспорта (млн т)

Показатели	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Транспорт — всего	9451	7470	7750	8337	8519	8264	8006	7898	7954	8073	8265	8421
В том числе:												
Железнодорожный	1304	1109	1312	1382	1421	1381	1375	1329	1325	1384	1411	1399

¹ Научный руководитель: доктор педагогических наук, профессор **Е. В. Протас**.

Автомобильный	6893	5241	5236	5663	5842	5635	5417	5357	5397	5404	5544	5735
Трубопроводный	1067	985	1061	1131	1096	1095	1078	1071	1088	1138	1169	1159
В том числе:												
Газопроводный	579	480	537	555	541	539	512	493	509	549	566	551
Нефтепроводный	456	474	492	544	523	525	532	543	543	553	561	568
Нефтепродуктопроводный	32	31	33	32	32	33	34	35	35	36	42	41
Морской ¹⁾	35	37	37	34	18	17	16	19	25	26	23	19
Внутренний водный ²⁾	151	97	102	126	141	135	119	121	118	119	116	108
Воздушный ³⁾	1,0	0,9	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3	1,0	1,1	1,3	1,3	1,3

1) С 2012 г. — исключая перевозки судами смешанного (река-море) плавания. С 2015г. — по данным Росморречфлота.

2) С 2012 г. — включая перевозки судами смешанного (река-море) плавания. С 2015г. — по данным Росморречфлота.

3) По данным Росавиации.

Для грузоотправителей выбор авиации привлекателен такими факторами как:

- высокая скорость доставки грузов по сравнению с другим транспортом;
- доставка грузов в места, которые недоступны или труднодоступны для других видов транспорта, например, районы Крайнего Севера. Железнодорожный транспорт не имеет путей в г. Норильск, доставка грузов осуществляется либо водным, либо воздушным транспортом.

В настоящее время выделяют два вида воздушных перевозок:

- внутренние — это когда пункт отправления, пункт назначения, пункты посадок расположены на территории РФ (п. 1 ст. 101 ВК РФ). Их правовое регулирование осуществляется только законами Российской Федерации;
- международные — пункт отправления и пункт назначения расположенный в двух государствах или на территории одного государства, если предусмотрен пункт посадки на территории другого государства. Такие перевозки регулируются международными договорами, в частности, Варшавской и Монреальской конвенциями.

Но несмотря на такое разделение, и внутренние, и международные перевозки предусматривают заключение специального договора.

Договор воздушной перевозки груза — это соглашение, по которому перевозчик обязуется перевезти груз в пункт назначения (ч. 1 ст. 103 ВК РФ).

Характеристика договора воздушной перевозки груза:

1. реальный — это сделка, для заключения которой нужно не только согласовать существенные условия, но и передать определенное договором имущество;
2. двусторонний — обязательства возникают у обеих сторон договора. Перевозчик обязуется доставить груз, отправитель — оплатить доставку груза;
3. возмездный — за услугу перевозки груза отправитель должен заплатить;
4. публичный — в роли перевозчика должна выступать организация транспорта общего пользования, наделенная функцией общественного перевозчика.

Поскольку договор воздушной перевозки груза является публичным, то для него присущи такие признаки:

- перевозчиком должно быть юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, который принял на себя обязательство доставить груз. На данный момент в России около 100 авиакомпаний, которые выполняют регулярные и чартерные рейсы;
- перевозчик обязан доставлять любой груз, если к нему обратился отправитель с требованиями о заключении договора;
- коммерческие организации должны быть включены в специальный перечень лиц, которые имеют право осуществлять перевозку груза воздушным транспортом.

Предмет договора воздушной перевозки груза — это транспортные услуги по перемещению и доставке вверенного перевозчику груза в пункт назначения. В эти услуги входят:

- транспортировка груза;
- хранение;
- выдача грузополучателю;
- погрузка в воздушное судно;
- выгрузка из воздушного судна.

Участниками договора воздушной перевозки грузов выступают:

1. перевозчик — тот, кто выполняет перевозку;
2. грузоотправитель — тот, кто отдает груз для перевозки и оплачивает перевозчику плату.

Кроме этого, чаще всего при сдаче груза перевозчику указывается и третий участник данных договорных отношений — грузополучатель. Это лицо, которому перевозчик обязан выдать груз в пункте назначения.

Пункт 60 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (далее — Авиационные правила) указывает на то, что грузоотправитель при подаче заявления должен указать в ней достоверные и достаточные сведения, которые необходимы для оформления грузовой накладной. Кроме того, он должен вместе с заявлением предоставить документы, необходимые для выполнения требований пограничных, таможенных, санитарно-карантинных, ветеринарных, карантинно-фитосанитарных видов контроля.

Согласно п. 8 Авиационных правил обязательным условием воздушных перевозок является бронирование. Это закрепление в воздушном судне провозной емкости для перевозки груза на определенный рейс и дату.

Бронирование выполняется автоматическими системами в сроки и в порядке, которые установил перевозчик. Грузоотправитель должен подать заявку. Она считается принятой, когда отправителя извещают о выполненном бронировании. Данная информация передается исключительно в письменном виде самим перевозчиком или уполномоченным на то агентом.

Согласно п. 20 Авиационных правил грузоотправитель должен сообщить перевозчику следующие данные:

- информацию об отправителе;
- информацию о грузополучателе;
- наименование груза;
- дата отправки;
- вес-брутто;
- объем груза;
- количество грузовых мест;
- условия обращения с грузом;
- свойства, которые требуют специальных условий перевозки, хранения и обработки.

Кроме этого, согласно п. 25 данных правил, грузоотправитель до бронирования должен согласовать с перевозчиком перевозку некоторых видов груза. Например, животных, птиц, насекомых, человеческих останков, груза с объявленной ценностью.

Во время бронирования грузоотправитель вправе изучить расписание движения воздушных судов, тарифы, правила перевозчика, условия договора, вид воздушного судна. А также подобрать для себя оптимальный маршрут и тариф.

Основываясь на вышеизложенном, можно сделать вывод: бронирование по своим характеристикам представляет предварительное соглашение между грузоотправите-

лем и перевозчиком. Они договариваются по всем существенным условиям договора. Грузоотправитель дает довольно полную характеристику о грузе, это позволяет его определить как предмет договора. Бронирование осуществляется на конкретную дату, тем самым можно определить срок исполнения перевозки. Грузоотправитель получает информацию о тарифах, маршрутах и выбирает самый подходящий для него. Иными словами, при бронировании стороны оговаривают все существенные условия договора воздушной перевозки груза, которые являются существенными: предмет, срок и стоимость перевозки.

Договор воздушной перевозки груза согласно п. 2 ст. 105 ВК РФ удостоверяется выдачей грузоотправителю грузовой накладной. Но кодекс не устанавливает требования, которым должна соответствовать накладная, а только определяет, что это должно быть установлено уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Авиационные правила также не устанавливают данные требования. Только п.56 Авиационных правил определяется, что грузовая накладная должна включать информацию о перевозке груза при передвижении от пункта отправления до пункта назначения, а также сведения об оплате перевозки груза.

Автор считает, что ст. 105 ВК РФ нуждается в дополнении, где будет прописано содержание грузовой накладной. Она должна включать в себя информацию о наименовании груза, его массе, числе мест, размерах или объеме груза, виде упаковки и особых свойствах данного груза.

В судебной практике данная норма также имеет важное место. Арбитражный суд Приморского края рассмотрел в судебном заседании иск ООО «Приморский кондитер» (грузоотправитель) к ООО «Аэро-груз» (перевозчик) о взыскании убытков, причиненных повреждением груза. Из материалов дела судом было установлено следующее: при приемке груза покупателем было зафиксировано, что 15 больших коробок сильно замочены водой и безвозвратно испорчены. Истец предъявил грузовую накладную, в которой были указаны все условия содержания груза. Ответчик в свою очередь отметил, что все прописанные условия им были соблюдены. Суд отказал в иске [решение Арбитражного суда Приморского края от 2 сентября 2020 г. по делу № А51-25011/2019].

Из этого следует, что грузоотправитель зафиксировал в грузовой накладной не все условия перевозки и содержания груза. Возможно, он не указал вид упаковки, что способствовало порче товара. А если бы в законодательстве было установлено, какая информация должна содержаться в грузовых накладных, то ООО «Приморский кондитер» не забыл бы включить данную информацию и не понес бы убытки.

Проанализировав все вышеизложенное, можно отметить, что договор воздушной перевозки грузов является актуальным на данный момент, поскольку уровень перевозки в воздушном транспорте возрастает с каждым годом. Как и любые другие договоры в гражданском праве, договор воздушной перевозки грузов имеет свои особенности. К их числу можно отнести:

- характеристику и существенные условия договора;
- бронирование — закрепление в воздушном судне провозной емкости для перевозки груза на определенный рейс и дату;
- грузовую накладную — документ, удостоверяющий договор воздушной перевозки груза.

Автор считает, что бронирование можно считать как заключение предварительного договора. А в части регулирования грузовой накладной, необходимо дополнить ст. 105 ВК РФ следующей формулировкой: «Грузовая накладная должна содержать информацию о наименовании груза, его массе, числе мест, размерах или объеме груза, виде упаковки и особых свойствах данного груза».

© Чеснокова Д. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
Zharyonova2012@yandex.ru

Актуальные проблемы регулирования кредитного договора

Аннотация. В данной статье рассматриваются актуальные проблемы регулирования кредитного договора (потребительский кредит) и анализируются основные нарушения в сфере потребительского кредита. На основании вышеизложенного сделан вывод о необходимости совершенствования законодательства РФ, регулирующего данные правоотношения и разработки специального законодательства — Федерального закона «О потребительском кредите».

Ключевые слова: кредит; кредитный договор; банк; заемщик; кредитор; потребительский кредит.

Кредитный договор известен с древнейших времен, он играет особую роль в современном обществе. В настоящее время существуют многочисленные разновидности кредитного договора, среди которых стоит отметить договор потребительского кредита (далее — потребительский кредит). Появившись относительно недавно в Российской Федерации, он интенсивно набирает темпы развития. В Российской Федерации определение понятия потребительский кредит содержится в письме Банка России от 5 мая 2008 г. № 52-Т «О Памятке заемщика по потребительскому кредиту» (далее — Письмо Банка России «О Памятке заемщика по потребительскому кредиту»). Согласно Письму Банка России «О Памятке заемщика по потребительскому кредиту» потребительский кредит — это кредит, предоставляемый банком на приобретение товаров (работ, услуг) для личных, бытовых и иных непроизводственных нужд.

Оформление кредитного договора — это заключительный этап кредитования. На основании такого документа между заемщиком и потенциальным кредитором возникают двухсторонние обязательства, согласно которым один должен выдать кредит на указанных в соглашении условиях, а другой — сначала принять заемные средства, а потом вернуть долг вместе с начисленными процентами (пени, штрафами, комиссиями, неустойками). А учитывая единую сущность и целевое назначение, договор займа и кредитный договор были объединены законодательством в одну гл. 42 «Заем и кредит» ГК РФ.

В настоящее время, как уже отмечалось, наблюдается активный рост потребительского кредита, что, в свою очередь, значительно опережает разработку и принятие необходимой законодательной базы, регулирующей все нюансы данного вида кредитного договора. При этом, данные правоотношения попадают под действие законодательства о защите прав потребителей, так как одной из сторон договора является потребитель. Значит, лица, заключающие договор потребительского кредита, имеют права, в том числе, предоставленные потребителю Законом РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей».

Данная ситуация создает правовые риски как для заемщиков, так и для кредиторов: с одной стороны, отсутствие специального законодательства, непосредственно регулирующего потребительский кредит (далее — специальное законодательство), приводит к снижению гарантий прав потребителей; с другой стороны, толкование общих по-

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская**.

ложений Закона «О защите прав потребителей» на практике приводит к неоправданному увеличению рисков кредитных организаций.

Кроме того, в отсутствие специального законодательства, правовое регулирование потребительского кредита осуществляется с помощью подзаконных актов, в силу большого количества которых, не могут служить заменой федеральному закону, учитывающему все нюансы потребительского кредита.

Однако, законодательство других стран, в силу особой значимости потребительского кредита содержит специальные нормативные правовые акты, регулирующие данный вид кредитного договора. Необходимо отметить, что первые законы о потребительском кредите были приняты в Великобритании (1974 г.), Франции (1979 г.); в Германии в 1989 г. — отдельный закон о потребительском кредите, который в начале 2000-х гг. в рамках реформы обязательственного права был полностью инкорпорирован в Германское гражданское уложение (ГГУ).

Таким образом, следует отметить, что потребительскому кредиту во многих странах уделяется особое внимание, в том числе и правовому регулированию данного вида кредитного договора.

Между тем в письме Роспотребнадзора от 25 сентября 2007 г. № 0100/9706-07-32 «О контроле и надзоре в сфере потребительского кредитования» указывается, что основными нарушениями в сфере потребительского кредита являются:

- непредставление необходимой информации или представление недостоверной информации об услугах кредитных организаций и о самих исполнителях услуг (их представителях);

- введение в заблуждение потребителей о правовой сущности заключаемых договоров;

- несоблюдение письменной формы договора;

- включение в договор условий, ущемляющих права потребителей;

- навязывание дополнительных (сопутствующих) услуг;

- несоблюдение особых процессуальных прав потребителей.

Кроме того, обратившись к судебной практике и исследовав ее, необходимо отметить тенденцию частоты поступления исковых заявлений, предметом, которых является защита прав заемщиков.

Таким образом, вышеперечисленное свидетельствует о неэффективности правового регулирования потребительского кредита, повлекшее возникновение ряда проблем.

Единственным и главным решением в сложившейся ситуации в сфере кредитных правоотношений является совершенствование законодательства РФ, регулирующего данные правоотношения, путем:

- внесения изменений в Федеральный закон от 2 декабря 1990 г. № 395-1 «О банках и банковской деятельности» путем дополнения ст. 29 следующего содержания: «Максимальный размер процентов за пользование потребительским кредитом не может превышать двух ставок рефинансирования на день заключения кредитного договора».

- принятия Федерального закона «О потребительском кредите», который регулировал бы правоотношения, возникающие между заемщиком и кредитором при предоставлении физическим лицам потребительского кредита. Федеральный закон «О потребительском кредите» должен содержать определение понятия потребительского кредита, права и обязанности заемщика, кредитора, регламентирование процентов, платежей по кредитному договору, содержание договора потребительского кредита.

© Чудиновских Л. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
oldcompany5@mail.ru

Основные формы подтверждения соответствия при сертификации товаров, работ и услуг

Аннотация. В статье раскрываются формы подтверждения соответствия при сертификации товаров, работ и услуг. Дается характеристика добровольного подтверждения соответствия, которое осуществляется в форме добровольной сертификации и обязательного подтверждения соответствия продукции. Сделан вывод о том, что подтверждением соответствия при сертификации товаров, работ и услуг является гарантия соблюдения требований технических регламентов, стандартов и условий договоров, что в свою очередь будет способствовать обеспечению повышения конкурентоспособности отечественных товаров на российском и мировом рынках.

Ключевые слова: сертификация; подтверждение соответствия; добровольная сертификация; обязательное подтверждение соответствия.

Необходимость обязательного подтверждения соответствия при сертификации товаров, работ и услуг установленным требованиям в силу п. 4 ст. 7 Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» является одним из основных средств обеспечения безопасности товаров, работ и услуг, предоставляемых потребителю. Если на товары, работы и услуги законом или в установленном им порядке определены обязательные требования, обеспечивающие их безопасность для жизни, здоровья потребителя, окружающей среды и предотвращение причинения вреда имуществу потребителя, соответствие товаров (работ, услуг) указанным требованиям подлежит обязательному подтверждению в порядке, предусмотренном законом и иными правовыми актами.

Подтверждение соответствия разрабатывается и применяется равным образом и в равной мере независимо от страны и (или) места происхождения продукции, осуществления процессов проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, выполнения работ и оказания услуг, видов или особенностей сделок и (или) лиц, которые являются изготовителями, исполнителями, продавцами, приобретателями.

Законодательство о техническом регулировании выделяет следующие формы подтверждения соответствия исходя из позиции, что подтверждение соответствия на территории РФ может носить добровольный или обязательный характер:

- 1) добровольное подтверждение соответствия осуществляется в форме добровольной сертификации;
- 2) обязательное подтверждение соответствия осуществляется в формах: принятия декларации о соответствии и обязательной сертификации.

Сущность добровольного подтверждения соответствия выражается в осуществлении его по инициативе заявителя на условиях договора между заявителем и органом по сертификации для установления соответствия документам по стандартизации, системам добровольной сертификации, условиям договоров.

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская**.

Анализ действующего законодательства позволяет выделить следующие особенности добровольного подтверждения соответствия:

1) к объектам добровольного подтверждения соответствия относятся продукция, процессы производства, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, работы и услуги, а также иные объекты, в отношении которых документами по стандартизации, системами добровольной сертификации и договорами устанавливаются требования. Как уже говорилось, к объектам добровольного подтверждения необходимо относить также товары, работы и услуги, приобретаемые потребителями;

2) заявителем является физическое или юридическое лицо, которое для подтверждения соответствия принимает декларацию о соответствии или обращается за получением сертификата соответствия, получает сертификат соответствия;

3) орган по сертификации выполняет следующие функции:

— осуществляет подтверждение соответствия объектов добровольного подтверждения соответствия;

— выдает сертификаты соответствия на объекты, прошедшие добровольную сертификацию;

— предоставляет заявителям право на применение знака соответствия, если применение знака предусмотрено соответствующей системой добровольной сертификации;

— приостанавливает или прекращает действие выданных им сертификатов соответствия;

4) система добровольной сертификации создается юридическим лицом и (или) индивидуальным предпринимателем или несколькими юридическими лицами и (или) индивидуальными предпринимателями. Лицо или лица, создавшие систему добровольной сертификации, устанавливают перечень объектов, подлежащих сертификации, и их характеристик, на соответствие которым осуществляется добровольная сертификация, правила выполнения предусмотренных данной системой добровольной сертификации работ и порядок их оплаты, определяют участников данной системы добровольной сертификации;

5) системой добровольной сертификации может предусматриваться применение знака соответствия. Знак соответствия определяется как обозначение, служащее для информирования приобретателей, в том числе потребителей, о соответствии объекта сертификации требованиям системы добровольной сертификации. Объекты сертификации, сертифицированные в системе добровольной сертификации, могут маркироваться знаком соответствия этой системы. Объекты, соответствие которых не подтверждено в порядке, установленном законодательством, не могут быть маркированы знаком соответствия;

6) система добровольной сертификации может быть зарегистрирована федеральным органом исполнительной власти по техническому регулированию. Для регистрации системы добровольной сертификации в данный орган представляется следующий перечень документов:

— свидетельство о государственной регистрации юридического лица и (или) индивидуального предпринимателя;

— правила функционирования системы добровольной сертификации;

— изображение знака соответствия, применяемое в данной системе добровольной сертификации, если применение знака соответствия предусмотрено, и порядок применения такого знака;

— документ об оплате регистрации системы добровольной сертификации.

Необходимо знать, что регистрация системы добровольной сертификации осуществляется в течение пяти дней с момента представления документов для регистрации системы добровольной сертификации, в федеральный орган исполнительной власти по техническому регулированию. Порядок регистрации системы добровольной

сертификации и размер платы за регистрацию устанавливаются Правительством РФ. Плата за регистрацию системы добровольной сертификации подлежит зачислению в федеральный бюджет.

Отказ в регистрации системы добровольной сертификации допускается только в случае непредставления указанных документов или совпадения наименования системы и (или) изображения знака соответствия с наименованием системы и (или) изображением знака соответствия зарегистрированной ранее системы добровольной сертификации. Уведомление об отказе направляется заявителю в течение трех дней со дня принятия решения об отказе в регистрации этой системы с указанием оснований для отказа. Отказ в регистрации системы добровольной сертификации может быть обжалован в судебном порядке.

Федеральный орган исполнительной власти по техническому регулированию ведет единый реестр зарегистрированных систем добровольной сертификации, содержащий сведения о юридических лицах и (или) об индивидуальных предпринимателях, создавших системы добровольной сертификации, о правилах функционирования систем добровольной сертификации, знаках соответствия и порядке их применения. Федеральный орган исполнительной власти по техническому регулированию должен обеспечить доступность сведений, содержащихся в едином реестре зарегистрированных систем добровольной сертификации, заинтересованным лицам.

Сущность обязательного подтверждения соответствия выражается в том, что оно осуществляется только в случаях, установленных соответствующим техническим регламентом, и исключительно на соответствие требованиям технического регламента.

Обязательное подтверждение имеет следующие особенности:

1) объектом обязательного подтверждения соответствия может быть только продукция, выпускаемая в обращение на территории РФ;

2) форма и схемы обязательного подтверждения соответствия могут устанавливаться только техническим регламентом с учетом степени риска недостижения целей технических регламентов;

3) как указывалось, обязательное подтверждение соответствия осуществляется в формах: принятия декларации о соответствии и обязательной сертификации;

4) декларация о соответствии и сертификат соответствия имеют равную юридическую силу и действуют на всей территории РФ в отношении каждой единицы продукции, выпускаемой в обращение на территории РФ во время действия декларации о соответствии или сертификата соответствия, в течение срока годности или срока службы продукции, установленных в соответствии с законодательством РФ;

5) декларирование соответствия осуществляется по одной из следующих схем:

— принятие декларации о соответствии на основании собственных доказательств;

— принятие декларации о соответствии на основании собственных доказательств и полученных с участием органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории (центра) (третья сторона).

В настоящее время Единый перечень продукции, подтверждение соответствия которой осуществляется в форме принятия декларации о соответствии, утвержден в Постановлении Правительства РФ от 1 декабря 2009 г. № 982 «Об утверждении единого перечня продукции, подлежащей обязательной сертификации, и единого перечня продукции, подтверждение соответствия которой осуществляется в форме принятия декларации о соответствии», а Порядок принятия декларации о соответствии утвержден в постановлении Правительства РФ от 7 июля 1999 г. № 766 в редакции от 1 декабря 2009 г. «Об утверждении перечня продукции, подлежащей декларированию соответствия, порядка принятия декларации о соответствии и ее регистрации»;

6) при декларировании соответствия заявителем может быть зарегистрированное в соответствии с законодательством РФ на ее территории юридическое лицо или физи-

ческое лицо в качестве индивидуального предпринимателя, либо являющееся изготовителем или продавцом, либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора с ним в части обеспечения соответствия поставляемой продукции требованиям технических регламентов и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям технических регламентов (лицо, выполняющее функции иностранного изготовителя). Круг заявителей устанавливается определенным техническим регламентом. Схема декларирования соответствия с участием третьей стороны оговаривается в техническом регламенте, в случае если отсутствие третьей стороны приводит к недостижению целей подтверждения соответствия;

7) в рамках декларирования соответствия на основании собственных доказательств заявитель самостоятельно формирует доказательственные материалы в целях подтверждения соответствия продукции требованиям технических регламентов. В качестве доказательственных материалов используются техническая документация, результаты собственных исследований (испытаний) и измерений и (или) другие документы, послужившие мотивированным основанием для подтверждения соответствия продукции требованиям технического регламента.

Техническая гармонизация российских стандартов, снятие административных барьеров в процессе установления обязательных и добровольных требований к товарам, формирование унифицированных требований к отечественным и импортным товарам в совокупности должны обеспечивать повышение конкурентоспособности отечественных товаров на российском и мировом рынках, достигнув основной цели — подтверждения соответствия, являющегося гарантией соблюдения требований технических регламентов, стандартов и условий договоров.

© Штырбу Е. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
perezegor@gmail.com

Правовое регулирование криптовалют в Российской Федерации

Аннотация. В статье анализируется законопроект Министерства финансов РФ «О цифровой валюте», в котором представлена модель регулирования криптовалют в стране. Обозначены риски чрезмерного регулирования данной отрасли.

Ключевые слова: криптовалюта; майнинг; законопроект; цифровая валюта; биткоин.

18 февраля Минфин России внес в Правительство РФ законопроект «О цифровой валюте», в котором представлена модель регулирования криптовалют в стране.

В России с января 2021 г. действует Федеральный закон «О цифровых финансовых активах» (далее — Закон о ЦФА). Он признает криптовалюты имуществом, разрешает их оборот, но запрещает их использование в качестве платежного средства за товары, работы и услуги на территории России. Регулирование этого сектора отдано Банку России. Однако за рамками закона о ЦФА остались конкретные нормы регулирования торговли криптовалютами, использование зарубежных криптобирж, майнинг и прочее.

В конце февраля этого года Центробанк выступил с предложением полностью запретить выпуск, оборот и майнинг цифровых активов на территории страны, обосновав свой подход повышенными рисками для граждан и экономики страны. Однако позицию регулятора не поддержало ни одно из правительственных ведомств — против тотального запрета криптосектора выступила даже ФСБ России.

В результате Минфин России спешно подготовил свою версию регулирования крипторынка, в которой изложило концепцию механизмов организации оборота цифровых валют. Восьмого февраля эта концепция получила одобрение со стороны правительства. Если кратко, то она предполагает регулирование криптовалют без их запрета — ведь, как заявил министр финансов Антон Силуанов, запрещать криптовалюты — это все равно что запрещать интернет [URL: <https://lenta.ru/news/2022/02/16/sil/?> (дата обращения: 29 мая 2022 г.)]. Его ведомство считает, что отсутствие регулирования сектора или его запрет приведут лишь к росту серого рынка и мошенничества, а также лишит бюджет дополнительных налогов.

В новом законопроекте Минфин предлагает признать криптовалюты, вроде биткоина и эфира, инвестиционными инструментами, однако по-прежнему запрещает их использование в качестве платежного средства — расплатиться за товары или услуги криптовалютой нельзя.

В рамках предложенного закона торговать криптовалютой можно будет только на лицензированных криптобиржах и обменниках. В документы первые названы как операторы цифровой торговой платформы, а вторые как операторы обмена цифровой валюты. К ним предъявляются строгие требования, среди которых:

- обязательная регистрация в качестве юридического лица (ООО или АО);
- соблюдение требований антиотмывочного законодательства;
- наличие минимального размера уставного капитала: для биржи от 100 млн руб., для обменника — от 50 млн руб.;
- обязательная регистрация в специальном реестре;

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. В Смирнова.**

— получение специальной лицензии финансового регулятора (не указано какого и неясно, имеется ли ввиду Банк России или другое ведомство). При этом лицензия бессрочная, но может быть отозвана за нарушение требований законодательства;

— согласование правил обмена цифровых валют с уполномоченным органом (не определены);

— наличие счета в российском банке.

— Согласно предложенному законопроекту криптобиржи и обменники также будут обязаны:

— информировать клиентов о рисках вложений в криптоактивы;

— идентифицировать клиентов (проводить KYC-проверку);

— вести бессрочные реестры пользователей с адресом-идентификатором каждого владельца криптоактивов и истории их сделок;

— разделять собственные криптовалютные и фиатные средства и средства клиентов, при этом фиатные деньги клиентов надо держать на счете в российском банке и вести их учет;

— вести отчетность и проходить аудит;

— создать систему управления рисками и оценивать проведение транзакций с учетом уровня риска клиента и страны его проживания;

— страховать финансовые риски клиентов;

— отслеживать криптотранзакции на предмет связи с адресами преступников, а также сообщать о подозрительных транзакциях в Росфинмониторинг;

— предоставлять клиентам справки для подачи в налоговую;

— не рекламировать криптовалюты и криптопроекты.

Клиенты бирж и обменников могут вносить и выводить деньги только через российские банковские счета. Это создает двухэтапную верификацию пользователя: сначала при открытии счета в банке, затем через аккаунт на бирже или в обменнике.

Чтобы работать в России, иностранные криптобиржи и обменники также должны соблюдать ряд требований. А именно:

— быть регулируемыми;

— работать с юрисдикцией, предусматривающей обмен финансовой информацией о транзакциях клиентов (в офшорах);

— иметь представительство в РФ.

В документе сказано, что торговать криптовалютами на территории России можно будет только через лицензированные криптобиржи и обменники. Здесь неясно, что именно имели ввиду авторы законопроекта: полный запрет на частные сделки между гражданами за пределами этих площадок или же запрет на работу нелицензированных криптоплощадок.

Мария Аграновская, управляющий партнер адвокатской конторы «Град» отметила, что в первом случае законопроект ограничивает право граждан на передачу собственного имущества (каковым признаны криптовалюты): у граждан должно быть право передавать свои криптовалюты любым законным способом, а не только через конкретные платформы [URL: <https://media.sigen.pro/regulation/9780> (дата обращения: 29 мая 2022 г.)]. Например, криптопользователь должен иметь право по желанию передать свои монеты, хранящиеся на аппаратном кошельке, любому другому лицу.

За рамками законопроекта остался выпуск криптовалют — не указано, кто и на каких условиях может быть эмитентом децентрализованных криптовалют.

Регулировать криптосектор и деятельность бирж и обменников будет уполномоченный орган. Но какой именно, в законопроекте не сказано — определить его должно правительство. Вероятно, таким органом будет либо Минфин России, либо Росфинмониторинг.

Этот регулятор будет отвечать за лицензирование и соблюдение операторами требований закона. Также он сможет вводить ограничения на сделки с конкретными криптовалютами.

В случае выявления нарушений регулятор сможет замораживать торги на площадке на срок до 6 месяцев. Примечательно, что в законопроекте отдельно подчеркнуто, что сотрудники регулятора могут в любой момент нагрянуть с проверкой в офис криптобиржи или обменника, а также связанных с ними компаний.

В законопроекте Минфина России впервые даются определения майнинга, майнингового пула и дата-центра, а сам процесс майнинга признается предпринимательской деятельностью.

«Домашние» майнеры (т.е. физлица) должны регистрироваться в качестве ИП, за исключением случаев, когда их ферма не превышает лимитов энергопотребления, которые должны быть установлены правительством. Владеть дата-центрами могут лишь российский юрлица, включенные в специальный реестр. Юрлица и ИП могут заниматься майнингом только после регистрации в специальном реестре. Его будет вести уполномоченный орган, определенный правительством. При этом законопроект обязывает майнеров сообщать о добытых монетах налоговой.

В тексте документа регулированию майнинга посвящена лишь одна статья. Вероятно, для регулирования этого сектора примут отдельный закон. Так, например, за рамками нынешнего законопроекта остались вопросы налогообложения майнеров.

Пока предложения Минфина — это лишь один из законопроектов, который совсем не обязательно будет принят в его нынешнем виде. Напомним, что в конце февраля Центробанк предложил полностью запретить выпуск, оборот и майнинг цифровых активов на территории РФ, а также ввести штрафы за нарушение этих запретов, обосновав свой подход повышенными рисками для граждан.

Однако позицию регулятора не поддержало ни одно из правительственных ведомств, против тотального запрета сектора также выступила ФСБ России. Разногласия между двумя подходами должно разрешить правительство. Возможно, итоговое регулирование окажется компромиссом между предложениями Банка России и Минфина России.

Российский крипторынок готов к регулированию и его крупные игроки стремятся к нему. Российские криптовалютные компании и инвесторы — одни из основных игроков этого сектора в мире. У страны есть шанс стать одной из лучших юрисдикций для криптовалют, но, к сожалению, она рискует его упустить. Планируемые ограничения могут оказаться настолько строгими, что держателям криптовалют будет проще либо отказаться от них (что маловероятно), либо уйти в серый рынок.

© Юлгушев Р. Р.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
ramer_98@mail.ru

Правовое положение ассоциаций и союзов

Аннотация. В данной статье исследуются разнообразные точки зрения касательно определения «ассоциация», «союз», рассматривается правовое положение ассоциаций и союзов в Российской Федерации. Построен анализ различных моментов регулирования ассоциаций и союзов в России.

Ключевые слова: ассоциация; союз.

В соответствии с п. 3 ст. 2 Федерального закона «О некоммерческих организациях», ассоциация (союз) является одной из форм некоммерческих организаций. Некоммерческой организацией, в свою очередь, является организация, не имеющая извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности и не распределяющая полученную прибыль между участниками. Гражданский кодекс Российской Федерации не устанавливает различий между ассоциациями и союзами и использует их как синонимы, а также относит их к некоммерческим корпоративным организациям. В то же время, согласно общепринятым правилам толкования понятий русского языка «ассоциацией» называют объединение лиц одного рода деятельности, а «союзом» — объединение для каких-либо совместных целей.

Обычно ассоциации объединяют юридических лиц, которые занимаются одинаковыми видами деятельности. Например, Ассоциация хирургов, Ассоциация экологов и др. В свою очередь союзы в большей степени объединены по принципу территориальному, отраслевому. Например, Союз кинологов Урала, Союз книгоиздателей Пермского края и иные. Такое распределение ничем не обусловлено и нигде не зафиксировано. На сегодняшний день никаких пояснений уполномоченных на то органов и лиц по этому поводу не дается. По мнению М. Ю. Тихомирова, на практике ассоциации создаются по признакам организационной, профессиональной или отраслевой общности, а союзы — по территориальному и иным признакам. Исходя из содержания п. 1 ст. 123.8 ГК РФ ассоциация (союз) является объединением юридических лиц и/или граждан, основанном на членстве, для представления и защиты общих профессиональных интересов, для достижения общественно полезных некоммерческих целей. Кроме того, в соответствии с абз. 2 п. 1 ст. 123.8 ГК РФ, ассоциации и союзы могут быть созданы в целях координации их предпринимательской деятельности, представления и защиты общих имущественных интересов. В форме союза (ассоциации) также создаются профессиональные объединения граждан, не ставящих перед собой в качестве основной цели деятельности защиту своих трудовых прав и интересов. Наименование ассоциации (союза) должно содержать указание на основной предмет их деятельности с включением слов «ассоциация» или «союз» [URL: <http://ngo-books.narod.ru/books2021.htm> (дата обращения: 2 января 2022 г.)].

В форме ассоциаций (союзов) создаются некоммерческие партнерства, саморегулируемые организации, объединения работодателей, объединения профессиональных союзов, кооперативов и общественных организаций, торгово-промышленные палаты. Создание ассоциации (союза) может обеспечить следующие привилегии: 1) профессиональную защиту интересов определенной профессии или области профессии и др.; 2) обобщение практики и консолидация идей в той или иной сфере деятельности; 3) эти-

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

ческие и воспитательные меры для повышения качества работы той или иной профессии; 4) финансовые элементы управления для решения определенных целей некоммерческой организации как ассоциации. В любом случае цели создания ассоциаций и союзов должны носить некоммерческий характер. Такие объединения создаются для достижения социальных, благотворительных, культурных, образовательных, научных и управленческих целей, в целях охраны здоровья граждан, развития физической культуры и спорта, удовлетворения духовных и иных нематериальных потребностей граждан, защиты прав, законных интересов граждан и организаций, разрешения споров и конфликтов, оказания юридической помощи, а также в иных целях, направленных на достижение общественных благ. Например, в соответствии с ч. 4 ст. 24 Федерального закона «О саморегулируемых организациях» членами ассоциации (союза) саморегулируемых организаций могут быть переданы ассоциации (союзу) права на разработку единых стандартов и правил саморегулируемых организаций, условий членства субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности в саморегулируемых организациях — членах ассоциации (союза), на разрешение споров в третейском суде, на профессиональное обучение и аттестацию работников членов саморегулируемых организаций, на сертификацию произведенных ими товаров (работ, услуг), на раскрытие информации, а также иные права саморегулируемых организаций. В настоящее время абз. 1 п. 1 ст. 123.8 ГК РФ содержит нормы-дефиниции, определяющие основные признаки ассоциаций и союзов как объединений лиц, обладающих правами юридического лица [URL: <https://epo.rea.ru/jour/article/view/43/36> (дата обращения: 2 января 2022 г.)].

Помимо ГК РФ правовое положение, порядок создания, деятельности, реорганизации и ликвидации некоммерческих организаций как юридических лиц, формирования и использования имущества таких организаций, права и обязанности их учредителей (участников), основы управления некоммерческими организациями определяются ФЗ № 7. Указанный Федеральный закон применяется по отношению ко всем некоммерческим организациям, созданным или создаваемым на территории Российской Федерации. Кроме того, согласно п. 5 ст. 123.8 ГК РФ особенности правового положения ассоциаций (союзов) отдельных видов могут быть установлены законами (например, Федеральные законы «О банках и банковской деятельности», «О сельскохозяйственной кооперации», Закон РФ «О защите прав потребителей» и др.). Пункт 2 ст. 123.8 ГК РФ определяет пределы гражданской правоспособности ассоциаций и союзов как некоммерческих организаций: они могут иметь гражданские права и нести гражданские обязанности, соответствующие целям создания и деятельности, предусмотренным уставами таких ассоциаций (союзов). В отличие от общей правоспособности хозяйственных обществ и большинства других коммерческих организаций, правоспособность некоммерческих организаций является специальной. Специальная (или целевая, уставная) правоспособность предполагает, что обладающее такой правоспособностью юридическое лицо может иметь гражданские права, соответствующие целям деятельности, предусмотренным в его учредительных документах, и нести связанные с этой деятельностью обязанности. Следовательно, такое юридическое лицо вправе осуществлять лишь те виды деятельности, которые прямо указаны в его уставе и соответствуют установленным в нем предмету и целям деятельности данного юридического лица [URL: <https://mr-kru/raznoe-2/gk-rf-soyuzy-i-assocziaczii-statya-123-gk-rf-prava-i-obyazannosti-chlena-assocziaczii-soyuza.html> (дата обращения: 2 января 2022 г.)].

Некоммерческая организация может осуществлять один вид деятельности или несколько видов деятельности, не запрещенных законодательством РФ и соответствующих целям деятельности такой организации, которые предусмотрены ее учредительными документами. Правило о том, что ассоциации и союзы, являясь некоммерческими организациями, не вправе осуществлять деятельность, направленную на извлечение

прибыли, в качестве основного вида деятельности, установлено в императивной норме. Это означает, что учредители (участники) ассоциаций и союзов при их создании не вправе предусмотреть в учредительных документах возможность ведения предпринимательской деятельности в качестве основного вида деятельности. Финансирование деятельности объединений по реализации делегированных им полномочий осуществляется, главным образом, самими их участниками. Объектом финансирования являются традиционные расходы на содержание управленческого аппарата — аренда помещений, оплата труда работников, приобретение оргтехники, финансирование НИР и ОКР и т.п. Поэтому уже при создании объединений их участники могут прогнозировать основные направления расходования своих средств в связи с участием в объединениях. Однако некоммерческая организация может осуществлять предпринимательскую и иную приносящую доход деятельность лишь постольку, поскольку это служит достижению целей, ради которых она создана и соответствует указанным целям, при условии, что данная деятельность указана в ее учредительных документах. Право юридического лица осуществлять деятельность, на занятие которой необходимо получение лицензии, возникает с момента получения такой лицензии или в указанный в ней срок и прекращается по истечении срока ее действия, если иное не установлено законом или иными правовыми актами [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/assotsiativnoe-sotrudnichestvo-subektov-prava-ponyatie-i-printsipy> (дата обращения: 2 января 2022 г.)].

Согласно п. 3 ст. 49 ГК РФ, правоспособность любого юридического лица возникает и прекращается в момент внесения сведений о нем в Единый государственный реестр юридических лиц. Некоммерческая организация может быть реорганизована в порядке, предусмотренном законом, а сама реорганизация осуществлена в форме слияния, присоединения, разделения, выделения и преобразования. Реорганизация ассоциаций и союзов в настоящее время возможна только в форме преобразования, ограниченного положением п. 4 ст. 123.8 ГК РФ: ассоциация (союз) по решению своих членов может быть преобразована в общественную организацию, автономную некоммерческую организацию или фонд. Данный перечень является исчерпывающим и не подлежит расширительному толкованию. Таким образом, ассоциация (союз) является объединением юридических лиц и граждан, имеющим некоммерческий характер целей.

© Кунгурина А. Ю.

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Защита прав на железнодорожном транспорте

Аннотация. В статье анализируются степень правовой защиты прав на железнодорожном транспорте, рассматриваются особенности претензионного (досудебного) урегулирования споров на железнодорожном транспорте. В ходе научного исследования дана оценка правового положения субъектов транспортных обязательств. В результате выделены недостатки правового регулирования и предложен способ совершенствования защиты прав на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: право; транспортное право; железнодорожный транспорт; транспортные компании.

В наше время транспорт стал важнейшим инфраструктурным комплексом производственной и экономической системы Российской Федерации. Эффективное функционирование и использование транспортной системы должно быть обеспечено соответствующим правовым сопровождением в виде уставов, отдельных локальных актов на транспорте определенного вида, которые способствовали бы его оперативному использованию.

В законодательстве железнодорожного транспорта встречаются следующие виды мер правовой защиты: меры оперативного характера и меры государственного принуждения.

Обращаясь к Федеральному закону от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее по тексту — УЖТ РФ; устав), следует иметь в виду, что большинство мер оперативного характера размещены по разным положениям устава, а некоторые расположены в актах локального действия или в других источниках.

Так, одним из основных способов правовой защиты является право перевозчика на удержание вещи, уже упомянутое в рамках перевозки груза, но предусмотренное также в отношении пассажира или получателя в договоре перевозки багажа (ст. 90 УЖТ РФ: «В случае уклонения пассажира, получателя багажа, грузобагажа от внесения этих платежей перевозчик вправе удержать багаж, грузобагаж и реализовать их»).

В соответствии со статьей 105 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации при повреждении или утрате перевозчиком вагонов, контейнеров или их узлов и деталей, принадлежащих другому лицу, перевозчик должен отремонтировать эти вагоны или контейнеры или же возместить стоимость их ремонта. Аналогичные средства применяются к грузоотправителям и грузополучателям, если ими были повреждены или потеряны вагоны, контейнеры, их узлы и детали, которые ранее предоставлены перевозчиком (ст. 104 УЖТ РФ).

Здесь же говорится о праве требования владельца вагонов, контейнеров, которые перевозчику не принадлежат, предоставления вагонов перевозчиком в случае их утраты во временное безвозмездное пользование. Если владельцам по истечении трех месяцев не были возвращены их утраченные вагоны, то перевозчик должен передать предоставленные вагоны и контейнеры в собственность.

Меры отказного характера содержатся в ст. 11 УЖТ РФ. Так, отказать в согласовании заявки перевозчик вправе в следующих случаях:

— при ограничении или прекращении перевозки, погрузки грузов по маршруту следования;

— когда по причинам, определенным в упомянутой статье, владелец инфраструктуры отказал в согласовании заявки;

— при обоснованном отсутствии необходимых для перевозки технических и технологических средств для перевозки;

— иные случаи, перечисленные в УЖТ РФ и в других нормативных правовых актах.

Правом на односторонний отказ вследствие ненадлежащего исполнения обязательств также обладают контрагенты перевозчика. Так, например, грузоотправитель имеет право отказаться от предоставленных перевозчиком вагонов, не соответствующих соглашению сторон (ст. 20 УЖТ РФ), либо в случае прибытия груза, свойства и качества которого изменились по причине повреждения, порчи или иным основаниям, и полученные недостатки делают невозможным частичное или полное использование груза по назначению — уже грузополучатель вправе отказаться от доставленного груза (ст. 36 УЖТ РФ).

Кроме того, меры оперативного характера, как и иные требования, направляются стороне, не исполнившей обязательство, в определенной форме. Одной из таких форм выступает претензия. В России на железнодорожном транспорте претензионный порядок впервые был использован только в 1885 году в Общем Уставе российских железных дорог, высочайше утвержденном 12 июня 1885 г. (далее — РЖД). Здесь не было императивного закрепления соблюдения этого требования, оно выступало как факкультативное и зависело исключительно от выбора и воли заявителя. В советский период ввиду резких изменений в политической жизни многие нормы Общего Устава продолжали действовать, и только в 1922 г., после принятия Устава ЖД РСФСР, эта норма была закреплена как обязательная. В постсоветский период транспортные отношения регулировались Транспортным Уставом железных дорог РФ, принятым 8 января 1998 г. В действующем Уставе железнодорожного транспорта положения о претензионном порядке находятся в Главе 8. Кроме этого, некоторые нормы о досудебном разрешении разногласий содержатся:

1) в ГК РФ;

2) постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;

3) Правилах предъявления и рассмотрения претензий при перевозке грузов, пассажирских грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, железнодорожным транспортом;

4) Правилах перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом;

5) Правилах оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности;

6) иных нормативных и локальных актах.

По договору перевозки грузов, в соответствии со ст. 120 УЖТ РФ, лицами, которые обладают правом на предъявление претензии, являются: отправитель (грузоотправитель) или получатель (грузополучатель), в некоторых случаях - владелец вагонов, владелец железнодорожного пути необщего пользования, владелец контейнеров, а также страховщик, выплативший страховое возмещение грузоотправителю (отправителю), грузополучателю (получателю), владельцу вагонов, контейнеров. По договору перевозки пассажира или багажа правом на предъявление претензии обладают: предъявитель багажной квитанции — при утрате багажа; предъявитель коммерческого акта — при недостатке или повреждении багажа; предъявитель акта общей формы — в случае просрочки багажа; при задержке отправления или опоздания поезда — предъявитель

проездного документа, на основании ст. 121 УЖТ РФ. Направленная претензия должна содержать следующую информацию:

- 1) наименование заявителя претензии (фамилия, имя, отчество, либо наименование юридического лица);
- 2) его местонахождение или адрес для отправки ответа на претензию;
- 3) банковские реквизиты (к требованиям по перевозке груза), либо данные документа, удостоверяющие личность (по договору перевозки пассажира);
- 4) основания для предъявления претензии;
- 5) сумма претензии по каждому отдельному документу (по договору перевозки груза), по каждому отдельному требованию;
- 6) перечень документов, которые прилагаются к претензии.

Претензия должна быть подписана уполномоченным на это действие лицом, составлена в двух экземплярах, один из которых направляется перевозчику, а другой - остается у заявителя. Перечень документов, подтверждающих изложенные в претензии требования, также предусмотрен (грузобагажная квитанция, транспортная железнодорожная накладная, дорожная ведомость и другие). Важную роль здесь играют коммерческий акт, акт общей формы, железнодорожная накладная с внесенными отметками о нарушениях, дорожная ведомость, оформляемые при наступлении обстоятельств, являющихся основанием для возникновения ответственности. Общий порядок составления необходимых актов предусмотрен ст. 119 УЖТ РФ. Коммерческий акт составляется в следующих случаях:

- 1) различия в количестве мест груза, наименовании, массе грузобагажа с данными в перевозочном документе;
- 2) выявление грузобагажа, груза без перевозочных документов и перевозочных документов без груза и грузобагажа;
- 3) порча (повреждение) багажа, груза, грузобагажа и причины такого повреждения;
- 4) возврат перевозчику похищенных багажа, грузобагажа, грузов;
- 5) неосуществление передачи перевозчиком на железнодорожный путь необщего пользования груза в течение двадцати четырех часов после оформления документов на выдачу груза (в данном случае коммерческий акт составляется только по требованию грузополучателя).

Кроме того, важно учесть, что коммерческий акт должен составляться при выгрузке груза, багажа, грузобагажа в местах общего и необщего пользования - в день выдачи груза, багажа, грузобагажа, в определенных случаях, в местах общего пользования - в день выдачи груза, багажа, грузобагажа грузополучателю, пассажиру, получателю. Процесс выгрузки и период после выгрузки должен сопровождаться проверкой груза, в местах необщего пользования. Если вышеуказанные обстоятельства обнаружены во время пути следования груза, багажа, то коммерческий акт должен составляться в день обнаружения таких обстоятельств. В случае невозможности оформления коммерческого акта в отведенные сроки, акт следует составить в течение следующих суток.

Коммерческий акт составляется на бланках определенной формы в трех экземплярах. Содержание акта регулируется УЖТ РФ и другими правилами. За перевозчиком предусмотрена обязанность выдачи коммерческого акта по требованию пассажира, грузополучателя, получателя в течение трех дней.

При уклонении перевозчика от составления коммерческого акта, предъявитель претензии должен предварительно направить заявление об уклонении от составления акта лицом, уполномоченным перевозчиком, в обязательном порядке, иначе возражения грузоотправителя, грузополучателя, иных лиц не будут приняты во внимание судом, по причине того, что обязанность соблюдения предусмотренного претензионного порядка не была исполнена.

Другим документом, подтверждающим ответственность сторон на железнодорожном транспорте, является акт общей формы, составляющийся для удостоверения следующих обстоятельств:

— утраты документов, которые были приложены грузоотправителем к накладной и предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом;

— задержки вагонов на станции назначения в ожидании подачи их под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования;

— задержки груженых вагонов, контейнеров на станции при превышении фактической массы груза сверх допустимой грузоподъемности вагонов или контейнеров;

— задержки груженых вагонов на промежуточных станциях из-за неприема их станцией назначения ввиду отсутствия технических возможностей накопления вагонов на станции назначения, а также по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования;

— во всех остальных случаях для фиксации фактов, указывающих на ответственность сторон договора перевозки.

Давность предъявления претензии к перевозчику по договору перевозки груза и багажа определена уставом (6 месяцев — общее условие при утрате, недостатке или повреждении, 45 дней — по штрафам, а также в случае просрочки доставки багажа, задержки отправления поезда) [п. 68 Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утвержденных постановлением Правительства РФ от 2 марта 2005 г. № 111]. В зависимости от обстоятельств, претензионный срок исчисляется в отношении:

1) возмещения за повреждение или недостачу багажа, груза со дня выдачи груза;

2) возмещения по истечении 30 дней со дня окончания срока доставки багажа, груза за их утрату;

3) возмещения за утрату груза в процессе его перевозки в прямом смешанном сообщении по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки;

4) возмещения со дня выдачи груза, багажа за просрочку их доставки;

5) в иных случаях во время перевозки со дня наступления событий, послуживших основанием для предъявления претензии (ст. 123 УЖТ РФ).

Когда претензия вручается лично перевозчику, датой ее предъявления считается дата регистрации документа у перевозчика и проставляется на заявлении.

Если сторона по каким-либо обстоятельствам пропустила сроки, установленные ст. 123 УЖТ, перевозчик может согласиться рассмотреть представленную претензию, если сочтет причины их пропуска уважительными.

Предъявление претензии к перевозчику по договору перевозки груза является обязательным требованием для осуществления правомочия по защите лицом, права которого нарушены (ст. 120 УЖТ РФ). Относительно договора перевозки пассажира такая императивная норма отсутствует, поэтому пассажир, владелец багажа или иное лицо по своему желанию при возникновении разногласий с перевозчиком может урегулировать спор в досудебном порядке (ст. 121 УЖТ РФ).

Преобразование железнодорожного транспорта, создание ОАО «РЖД», допуск на рынок услуг других перевозчиков, оказывающих услуги по перевозке грузов, багажа, пассажиров, изменили правила предъявления претензии к перевозчику. Железные дороги являются филиалами ОАО «РЖД» и признаются, согласно ст. 55 ГК РФ, обособленными подразделениями, которые находятся вне места нахождения головного общества и осуществляют все его функции или его часть, в том числе функцию представительства. Начальник филиала осуществляет свою деятельность на основании генеральной

доверенности, выданной Президентом ОАО «РЖД» и позволяющей представлять интересы общества, в том числе предъявлять и рассматривать претензии, быть истцом и ответчиком в суде. Из этого следует, что отправитель претензии, предъявляя требования по адресу железной дороги, обязанной рассмотреть претензию, должен направить требования непосредственно в ответственное подразделение. Однако большинство заявителей указывают в качестве адресата ОАО «РЖД», не упоминая при этом, ввиду незнания, ответственное подразделение. Именно поэтому в первую очередь такая корреспонденция поступает в Правовой Департамент ОАО «РЖД» и только после этого перенаправляется в соответствующий филиал.

В прочих случаях, претензия направляется к перевозчику, с которым был заключен договор перевозки (ст. 122 УЖТ РФ).

Полученную претензию перевозчик должен рассмотреть в 30-ый срок и направить в письменной форме ответ заявителю. Результатом рассмотрения претензии может быть частичное либо полное удовлетворение претензии или отказ от исполнения заявленных требований. Частичное несогласие с претензионными требованиями или отклонение претензии должно быть обосновано перевозчиком с ссылкой на соответствующие положения Устава или иной нормативный акт, регулирующий перевозку.

Кроме ОАО «РЖД», на сегодняшний день в Российской Федерации существует большое количество хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги по перевозке. Такое разнообразие перевозчиков, постоянное соперничество ради увеличения клиентской базы и количества перевозок служит основанием для составления определенного перечня транспортных компаний, осуществляющих не только перевозку, но и иные действия, тесно связанные с перевозочным процессом.

Транспортные компании могут осуществлять перевозку, используя несколько видов транспорта либо строго определенный вид. В первом случае претензионные требования направляются в организацию, с которой был заключен договор перевозки, и которая отвечает за все ее этапы. При наличии нескольких перевозчиков разного вида транспорта и груза, перевозимого по одному перевозочному документу (прямое смешанное сообщение), письменные требования предъявляются к железнодорожному перевозчику только если конечным пунктом перевозки является станция железнодорожного сообщения, или к транспортной организации другого вида транспорта (морского, водного, воздушного, автомобильного), которая обслуживает конечный пункт перевозки или за которой закреплен этот пункт.

Нормы гл. 8 УЖТ РФ о порядке предъявления претензии преимущественным образом содержат правила, касающиеся противной стороны перевозки, которой предоставляют услуги, и только отдельные положения затрагивают самого перевозчика. Например, уже рассмотренная ст. 124 УЖТ РФ содержит правила рассмотрения перевозчиком полученной претензии. Остальные нормы регулируют действия кредитора (клиента), интересы которого нарушены. Восполнением пробелов в транспортном законодательстве занимаются соответствующие органы, разъясняющие особенности работы перевозчика по рассмотрению и предъявлению претензий. Особое место в этом ряду занимает Верховный Суд РФ, разъясняющий в форме Постановления Пленума способы применения тех или иных положений транспортного законодательства, а также упраздненный и ныне не действующий Высший Арбитражный Суд РФ, но постановления которого до сих пор применяются на практике.

Упомянутое ранее постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ № 30 в п. 52 дает разъяснение об отсутствии в Уставе и ГК РФ положений относительно порядка и срока предъявления претензии перевозчиком. Более того, здесь же говорится, что от перевозчика требуется соблюдать претензионный порядок только в том случае, если такая обязанность предусмотрена в договоре.

Поскольку в законодательстве отсутствуют какие-либо нормы, которые описывали бы процесс и порядок направления перевозчиком претензии, такие характерные особенности можно встретить в локальных актах, регулирующих процедуру данной деятельности внутри транспортной компании. Самым актуальным и интересным для изучения будет рассмотреть акты ОАО «РЖД», занимающего лидирующую позицию среди российских перевозчиков. Предъявление и рассмотрение претензионных требований в РЖД осуществляется на основании приказа ОАО «РЖД» от 30 марта 2016 г. № 15 «О договорной и претензионной работе в ОАО «РЖД».

Согласно общим положением Приказа, под претензионной работой понимаются действия, направленные на рассмотрение и предъявление претензии. Деятельность по рассмотрению претензии осуществляется в соответствии с принципом добросовестности и в стремлении урегулировать возникшие споры посредством досудебного порядка. При разрешении споров ответственное подразделение должно руководствоваться действующим законодательством РФ и условиями заключенного договора. Регистрирует полученную претензию и организует подготовку ответа подразделение перевозчика не позже двух рабочих дней. Ответ должен быть направлен заявителю в течение срока, установленного договором, а в случае отсутствия такого срока — в течение 30 дней.

Предъявлением претензий от имени ОАО «РЖД» занимается ответственное подразделение. При наличии оснований для направления претензии ответственное подразделение в течение трех дней подготавливает проект заявленных требований и согласовывает его с соответствующим подразделением. В случае недостатка необходимой информации запрашивает информацию, документы, а также объяснения определенного подразделения. После этого претензия подписывается руководителем соответствующего подразделения и направляется заявителю способом, позволяющим подтвердить факт его получения адресатом.

Из локального акта видно, что у ОАО «РЖД», отсутствуют трудности в соблюдении досудебного порядка урегулирования спора.

Обобщая положения перечисленных правил, следует отметить, что действующим законодательством в области железнодорожного транспорта, а также и на иных видах транспорта установлена обязанность соблюдения претензионного порядка только для слабой стороны (клиента). Тогда, если исходить из общих начал гражданского права, в которых главное место отведено общеправовым принципам, не будет ли настоящее правовое положение клиента, грузоотправителя, грузополучателя и т.д. противоречить принципу «юридического равенства участников гражданско-правовых правоотношений» (ст. 1 ГК РФ)? Ведь данный принцип предоставляет субъектам правоотношений равные возможности, которыми они могут обладать на равных началах. Вдобавок, затронутый принцип является общеправовым, в силу этого, его соблюдение предусмотрено и процессуальным законодательством (ст. 6 ГПК РФ, ст. 8 АПК РФ, ст. 14 КАС РФ). Однако если транспортное законодательство устанавливает претензионную обязанность только для клиентуры перевозчика, то в процессуальных правоотношениях перевозчик уже первоначально находится в таком же более выгодном положении по сравнению с клиентами, для которых соблюдение претензионного порядка относится к обязательным основаниям безусловного принятия искового заявления в суд. Вместе с тем, в судебной практике можно встретить примеры, которые незначительно смягчают положение слабой стороны договора перевозки, например, возникшие в ходе досудебной процедуры разногласия, основанием для которых является спор о соблюдении или нарушении стороной претензионного порядка, разрешаются судом в судебном заседании. Когда претензионный порядок признан соблюденным, исковое заявление рассматривается по существу (п. 41 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ № 30). Но, учитывая цели претензионного порядка, отмеченные ранее, в ко-

торых немаловажное значение уделено досудебному порядку как «дополнительной гарантии защиты оспариваемых или нарушенных прав и интересов», текущее положение данного института для клиента железнодорожной перевозке груза будет являться не гарантией, а, скорее, препятствием к восстановлению своих прав. Поэтому такая гарантия не уравнивает положение сторон по перевозке, а, наоборот, делает его еще более различным.

Меры государственного принуждения в Уставе железнодорожного транспорта представлены достаточно подробно и основной их перечень содержится в гл. VII Устава. Главным образом восстановление нарушенных прав в транспортных правоотношениях осуществляется через применение таких гражданско-правовых мер как возмещение убытков и взыскание неустойки, которые взыскиваются либо в неюрисдикционной форме (посредством удовлетворенной должником претензии), либо в юрисдикционной (при вынесении положительного для кредитора решения суда). Например, возмещению подлежат убытки, понесенные перевозчиком или грузоотправителем, грузополучателем по причине повреждения или потери вагонов, контейнеров, в зависимости от того, кем было нанесено повреждение или утрачен вагон, контейнер (ст. 104, 105 УЖТ РФ), или при опоздании или задержке отправления поезда, пассажир вправе требовать возмещения образовавшихся в результате этого убытков (ст. 110 УЖТ РФ), а также, как было отмечено прежде, отличительным свойством ответственности перевозчика в транспортных правоотношениях является уплата только реальной стоимости недостающего или утраченного груза, багажа или размера суммы, на которую понизилась его стоимость, то есть возмещение реального ущерба (ст. 96, 107, 109 УЖТ РФ).

По сравнению с возмещением убытков взыскание неустойки применяется намного чаще как средство правовой защиты прав и интересов участников транспортных правоотношений.

Размер и основания взыскания законной неустойки строго определен уставом. Денежная сумма, которую кредитор вправе требовать при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязанностей должником, предусмотрена за невыполнение принятой заявки на перевозку груза (ст. 94 УЖТ РФ). Уставом установлена взаимная ответственность за невыполнение заявки как для перевозчика, так и для грузоотправителя, а также детально представлены основания применения такой неустойки. Неустойка в такой ситуации предусмотрена в виде штрафа.

Перевозчик вправе требовать оплаты неустойки:

- если грузоотправитель не использовал поданные перевозочные средства;
- невозможность подачи вагонов возникла вследствие действий грузоотправителя; по причине отказа от контейнеров и вагонов, предусмотренных заявкой;
- отсутствие у грузоотправителя вагонов, контейнеров по не зависящим от перевозчика причинам;
- неосуществление оператором морского терминала согласованной или плановой нормы погрузки и выгрузки вагонов на данные сутки при перевозке грузов через морской порт в прямом и непрямом международном сообщении, прямом и непрямо м смешанном сообщении.

Основанием для привлечения перевозчика к ответственности за невыполненную заявку является предоставление перевозчиком вагонов, контейнеров, не соответствующих следующим требованиям:

- количеству (вагоны и контейнеры должны быть предоставлены в количестве, указанном в заявке);
- пригодности (перевозочные средства должны быть пригодными для перевозки груза, что означает их техническую исправность и коммерческую пригодность);

— за внесение в железнодорожную транспортную накладную неверных сведений о перевозимом грузе (ст. 98 УЖТ РФ). В этом случае грузоотправитель обязан оплатить перевозчику штрафную неустойку в размере пятикратной платы за транспортировку таких грузов на всем расстоянии их перевозки вне зависимости от уплаты убытков, возникших у перевозчика;

— за отправление клиентом грузов, перевозка которых на железнодорожном транспорте ограничена или запрещена (ст. 98 УЖТ РФ). Здесь применяется санкция в виде штрафной неустойки, размер которой такой же, как и при искажении сведений в транспортном документе;

— за задержку вагонов, контейнеров на железнодорожных приграничных и припортовых передаточных станциях (ст. 100, 101 УЖТ РФ);

— за несоблюдение срока для доставки груза в пункт назначения (ст. 97 УЖТ РФ). При несоблюдении условий перевозки перевозчик несет имущественную ответственность в виде пени в размере девяти процентов за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов. Неустойка в этом случае носит исключительный характер и при ее применении убытки не подлежат взысканию;

— за иные нарушения условий договора перевозки, предусмотренные уставом.

Сумма неустойки, установленная законом или предусмотренная договором, может быть снижена в судебном порядке, если эта неустойка несоразмерна последствиям нарушения обязательства (ст. 333 ГК РФ). В Гражданском кодексе содержится обязательное условие для осуществления этого правомочия коммерческими организациями и индивидуальными предпринимателями, выступающими в правоотношениях в качестве должника. Согласно этому условию, уменьшение законной неустойки допускается только при предоставлении должником обоснованного заявления, для договорной неустойки требования более строгие: должник должен доказать, что взыскание кредитором неустойки может привести к получению им необоснованной выгоды [постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств»]. Более того, в постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ № 30 также говорится о праве суда уменьшить размер неустойки в случае его несоразмерности последствиям нарушения обязательства.

В спорах с грузоотправителями, грузополучателями перевозчик часто пользуется ст. 333 ГК РФ для снижения установленного размера неустойки. Наиболее интересная практика применения данной статьи встречается в ходе разрешения споров о взыскании штрафов за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров (ст. 97 УЖТ РФ). Из мотивировочной части решений арбитражных судов, касающихся данных споров, можно выделить несколько дискуссионных выводов:

— арбитражные суды расходятся во мнениях относительно характера обязательства, образующегося вследствие просрочки доставки груза на основании статьи 97 УЖТ РФ;

— суды неоднозначно подходят к решению вопроса размера неустойки, подлежащей взысканию, в частности, отсутствует единство во мнениях относительно справедливости применения неустойки в размере девяти процентов.

В первом случае, отсутствие единого мнения вызвано из-за неопределенности арбитражных судов относительно института неустойки. Некоторые судебные инстанции утверждают, что неустойка, как правовое явление, является отдельным, самостоятельным денежным обязательством, согласно самому ее определению, содержащемуся в ст. 330 ГК РФ: «Неустойка — установленная законом или договором денежная сумма...». Именно поэтому к требованиям об уплате штрафов по железнодорожной перевозке, в

которых присутствует значительная сумма неустойки, может применяться разъяснение постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ № 81 о снижении такой суммы до двукратной ставки рефинансирования ЦБ РФ при неисполнении должником денежного обязательства. Такое обоснование, например, встречается в решении Арбитражного Суда г. Москвы от 31 января 2019 г. по делу № А40-275669/18-29-2192. Судом рассматривалось дело АО «Первая Грузовая компания» (истец) к ОАО «РЖД» (ответчик). Суть спора состояла в допущении перевозчиком нарушения сроков доставки груза. Для снижения размера неустойки перевозчик заявил ходатайство о применении ст. 333 ГК РФ, которое впоследствии было одобрено судом ввиду несоразмерности размера неустойки последствиям нарушения обязательства и на основании следующего. Размер неустойки составляет 3240% (9% × 360 дней) годовых, то есть более чем в 300 раз превышает размер ставки рефинансирования, что, по сути, создает условия для получения истцом невозможных в условиях обычного хозяйственного оборота имущественных выгод. В п. 2 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ № 81 указано, что, разрешая вопрос о соразмерности неустойки последствиям нарушения обязательства, суды могут исходить из двукратной учетной ставки Банка России, существовавшей в период такого нарушения.

Согласно альтернативной точке зрения, неустойка — лишь часть основного обязательства, неспособная на самостоятельное функционирование и вытекающая из главного. А поскольку основное обязательство по перевозке не является денежным, то и снижение размера неустойки не может осуществляться на основании упомянутого Пленума [решение Арбитражного Суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 13 июля 2017 г. № А56-12676/2017]. Некоторые суды в решениях используют в качестве довода то, что размер законной неустойки уже заранее символизирует его соответствие принципу «соразмерности», потому как сумма неустойки предусмотрена законом [решение Арбитражного суда Иркутской области от 20 июня 2017 г. по делу N А19-4588/2017].

Соглашаясь с первой точкой зрения, необходимо отметить, что основным принципом обязательственных правоотношений является надлежащее исполнение условий договора, а также исполнение их в предусмотренный договором срок. По договору перевозки перевозчик-должник обязуется обеспечить транспортировку (перемещение в пространстве) и сохранность груза [Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 20 декабря 2017 г.)]. Главным обязательством здесь выступает доставка объекта перевозки и обеспечение его сохранности.

Действующим законодательством предусмотрены правовые средства, с помощью которых кредитор — клиент способен заставить должника исполнить обязательство надлежащим образом. Такие средства именуются способами обеспечения исполнения обязательства, одним из которых и является неустойка.

Неустойка, как правовая санкция, является акцессорным (дополнительным) способом обеспечения обязательства, его существование возможно постольку, поскольку действует основное, при прекращении основного обязательства неустойка будет начисляться до момента такого прекращения. Но при этом окончание срока действия договора не приводит к полному прекращению всех обязательств по этому соглашению, скажем, обязанность стороны по уплате неустойки за неисполнение условий договора, по-прежнему, активно, если иное не предусмотрено законом или договором (п. 68 постановления Пленума Верховного Суда РФ № 7).

Бесспорно, это дополнительное обеспечительное обязательство в отношении должника, оно зависимо от главного и вытекает из него, но аргумент судов о полной невозможности его самостоятельного существования не имеет достаточных оснований, потому как это гарантированный законом или договором способ обеспечения исполне-

ния обязательства, его относительная автономия уже predeterminedена законом, в котором предусмотрен порядок его взыскания, или соглашением сторон, если это договорная неустойка. А зависимость заключается в том, что основное обязательство выступает не более чем предпосылкой для возникновения обязанности по уплате неустойки. Так, неисполнение условий договора по перевозке, в частности, просрочка доставки, влечет начисление неустойки, установленной законом.

Денежный характер рассматриваемого института следует из его определения, в котором говорится, что «неустойка — это денежная сумма», в нем же содержится ответ на ее обязательственный характер, поскольку это — сумма, которую должник обязан уплатить, а кредитор вправе требовать, что аналогично общему понятию «обязательства» (ст. 307 ГК РФ).

Предположение судов о «соразмерности» законной неустойки не имеет право на существование ввиду невозможности применения этого утверждения ко всем спорам. В каждом случае при вынесении решения суды исследуют все обстоятельства дела и учитывают критерии, характеризующие соразмерность неустойки последствиям неисполнения обязательства. Такими критериями могут быть: слишком высокий размер неустойки, продолжительность неисполнения соглашения и т.д.

Таким образом, наиболее правильными являются заключения судов, где снижение неустойки было произведено путем использования разъяснений Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ № 81.

Однако упомянутое уменьшение будет одновременно препятствовать грузоотправителю, грузополучателю реализовать свое право на разрешение спора в досудебном порядке, например, при обращении к претензионной процедуре урегулирования спора. Ведь при получении перевозчиком претензии и наличии в ней значительной суммы неустойки, рассчитанной на основании ст. 97 УЖТ РФ, будет нецелесообразно сразу удовлетворять полностью или частично заявленные требования, осознавая большую возможность снижения их размера в ходе судебного разбирательства. Кроме того, как показала практика, дальнейшее существование постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ № 81 и руководство его заключениями не приведет к единообразному разрешению споров и защите прав и интересов.

Таким образом, транспортным законодательством достаточно подробно урегулированы правоотношения, вытекающие из железнодорожной перевозки, но, вместе с тем, оценка настоящего правового положения субъектов транспортных обязательств позволила прийти к выводу, что в зависимости от обстоятельств объем прав и обязанностей перевозчика и его контрагентов сильно различается. Действующим законодательством в сфере железнодорожного транспорта для перевозчика сформировано привилегированное положение относительно соблюдения досудебного, претензионного порядка урегулирования спора в том случае, когда он является кредитором, и относительно снижения судебным усмотрением размера законной неустойки, когда он выступает должником. Этот недостаток правового регулирования может быть решен через изменение некоторых положений законодательства о железнодорожной перевозке, которые впоследствии уравнивают перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя в правомочиях по применению способов правовой защиты.